



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Strategie Freizeitverkehr

Bericht des Bundesrates

Impressum

Schweizerischer Bundesrat
Strategie Freizeitverkehr: Bericht des Bundesrates zur Strategie für
einen nachhaltigen Freizeitverkehr in Erfüllung des Postulats
02.3733, Peter Bieri vom 12. Dezember 2002

Koordination, Redaktion, Kontakt

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Sektion Verkehrspolitik, CH-3003 Bern
Reto Lorenzi (Hauptautor)
Peter Schild (Mitautor)

Produktion

Rudolf Menzi, Stabsstelle Information ARE

Zitierweise

Schweizerischer Bundesrat (2009), Strategie Freizeitverkehr: Bericht
des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr
in Erfüllung des Postulats 02.3733, Peter Bieri vom 12. Dezember
2002

Bezugsquelle

www.are.admin.ch

06.2009

Strategie Freizeitverkehr

Bericht des Bundesrates zur Strategie
für einen nachhaltigen Freizeitverkehr
in Erfüllung des Postulats 02.3733,
Peter Bieri vom 12. Dezember 2002

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	3
2	Auftrag – Warum braucht es eine Strategie Freizeitverkehr?	5
2.1	<i>Der Bedarf für eine Gesamtsicht und eine Strategie im Freizeitverkehr ist ausgewiesen</i>	5
2.2	<i>Eine Strategie Freizeitverkehr fehlt bisher und soll erstellt werden – Postulat Bieri</i>	6
3	Ausgangslage – Was ist Freizeitverkehr und wie entwickelt er sich?	7
3.1	<i>Der Freizeitverkehr ist sehr vielfältig – Was ist Freizeitverkehr?</i>	7
3.2	<i>Der Freizeitverkehr ist bedeutend und nimmt weiter zu – Ist-Zustand und Prognose</i>	8
3.2.1	<i>Ist-Zustand – Mikrozensus Verkehr 2005</i>	8
3.2.2	<i>Ist-Zustand – Freizeitverkehr in Agglomerationen</i>	15
3.2.3	<i>Zukunft – Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs</i>	17
3.3	<i>Eine Politik im Freizeitverkehr ist Teil von anderen Politikbereichen</i>	18
3.3.1	<i>Raumordnungspolitik</i>	18
3.3.2	<i>Strategie Nachhaltige Entwicklung</i>	19
3.3.3	<i>Verkehrspolitik insgesamt</i>	20
3.3.4	<i>Weitere relevante Bundespolitiken</i>	21
3.4	<i>Vielfältige rechtliche Grundlagen im Freizeitverkehr</i>	23
3.4.1	<i>Nachhaltigkeit</i>	23
3.4.2	<i>Umwelt und Ressourcen, Gesundheit und Sport</i>	23
3.4.3	<i>Raumplanung und Regionalpolitik</i>	24
3.4.4	<i>Verkehrs-Infrastruktur und Betrieb</i>	25
3.4.5	<i>Sachplan Verkehr</i>	26
3.4.6	<i>Landschaftskonzept Schweiz</i>	26
3.4.7	<i>Fazit</i>	27
4	Herleitung des Handlungsbedarfs	28
4.1	<i>Erkenntnisse der Analyse der Verkehrsentwicklung</i>	28
4.2	<i>Beurteilung des Freizeitverkehrs mit der Methode des ganzheitlichen Managements</i>	30
4.3	<i>Konkretisierung des Handlungsbedarfs – Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Freizeitverkehr</i>	31
4.3.1	<i>Die Stärken</i>	31
4.3.2	<i>Die Schwächen</i>	31
4.3.3	<i>Die Chancen</i>	32
4.3.4	<i>Die Risiken</i>	33
5	Vision, Ziele und Strategie	34
5.1	<i>Vision</i>	34
5.2	<i>Ziele des Bundes im Freizeitverkehr</i>	34
5.3	<i>Strategie Freizeitverkehr des Bundes</i>	35
6	Stossrichtungen und Massnahmen	36
6.1	<i>Stossrichtungen</i>	36
6.2	<i>Massnahmen</i>	36

6.2.1	Massnahmen zur Stossrichtung „Handlungsfähigkeit verbessern – Partnerschaften bilden, Organisation verbessern“	36
6.2.2	Massnahmen zur Stossrichtung „Handlungsspielraum ausnutzen – bestehende Instrumente konsequent anwenden, eingeleitete Massnahmen weiterführen und optimieren“ ..	37
6.2.3	Massnahmen zur Stossrichtung „Handlungen konzentrieren – Schlüsselthemen weiterentwickeln“	38
6.3	<i>Herleitung der Prioritäten</i>	40
7	Umsetzung: prioritäre Massnahmen (Priorität 1 und 2)	42
7.1	<i>Massnahme 3: „Organisatorische Einbettung verbessern – Schaffung eines Kompetenzzentrums für Freizeitverkehr“</i>	42
7.2	<i>Massnahme 6: „Prüfung der Handlungsmöglichkeiten für eine aktivere Standortpolitik von freizeitrelevanten verkehrsintensiven Einrichtungen“</i>	43
7.3	<i>Massnahme 7: „Überprüfung der Ausschöpfung der Potenziale im öffentlichen Verkehr“</i> ..	44
7.4	<i>Massnahme 8: „Innovationen fördern“</i>	44
7.5	<i>Massnahme 9: „Kurze Wege“</i>	46
7.6	<i>Massnahme 10: „Konzentration auf den Freizeitverkehr in der Agglomeration“</i>	47
7.7	<i>Massnahme 11: „Konzentration auf die wichtigsten Bereiche des Freizeitverkehrs“</i>	48
7.8	<i>Finanzielle und personelle Auswirkungen auf den Bund</i>	48
8	Fazit und nächste Schritte	49
9	Literaturverzeichnis	51

Die spezifischen Aspekte des Freizeitverkehrs wurden in der Vergangenheit zu wenig intensiv in die Überlegungen zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik einbezogen. Entsprechend gross sind heute der Handlungsbedarf und das Handlungspotenzial in diesem Bereich. Der Freizeitverkehr ist vielfältig und deshalb nicht einfach fassbar. Er findet sowohl in Agglomerationen wie im ländlichen Raum statt. Ein gut funktionierendes Freizeitverkehrssystem ist für unser Land von grosser wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung, sei es in der Nähe des Wohnumfeldes oder in den Dienstleistungs- und Tourismusstandorten. Aufgrund der grossen Bedeutung, der Vielschichtigkeit und Komplexität des Freizeitverkehrs besteht Bedarf nach einer Gesamtsicht und einer daraus abgeleiteten Strategie im Freizeitverkehr.

Im Freizeitverkehr werden pro Person und Tag durchschnittlich 1,3 Wege und 12,4 km pro Weg zurückgelegt. Es werden dafür 37,4 Minuten pro Weg investiert. Der Freizeitverkehr macht insgesamt 41,0% aller Wege, 44,7% aller Distanzen und 51,5% der gesamten Wegzeit aus. Bezüglich der zurückgelegten Distanzen ist das Auto mit einem Anteil von fast 69% das dominierende Verkehrsmittel. Bei der Zahl der Etappen erreichen die Fusswege mit gut 47% jedoch einen höheren Wert als das Auto (36%).

Am meisten Freizeitwege mit je rund einem Fünftel sind Besuchen, der Gastronomie sowie nicht-sportlichen Aussenaktivitäten (z.B. Spaziergänge) gewidmet. Aktiver Sport ist der Grund für rund jeden achten Freizeitweg.

Der Freizeitverkehr ist das gewichtigste Verkehrssegment. Auch in Zukunft wird im Freizeitverkehr mit Zuwächsen in der Verkehrsleistung gerechnet. Der Handlungsbedarf für die Verkehrspolitik, Konzepte für eine nachhaltige Abwicklung des Freizeitverkehrs zu entwickeln, ist dementsprechend gross. Dies gilt in besonderem Mass in den Agglomerationen: Hier sind die Strassen bereits heute am stärksten belastet und Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sind am ehesten gegeben. Der Freizeitverkehr zwischen zusammenhängenden, aber v.a. auch innerhalb von Agglomerationen, stellt zudem einen sehr relevanten Teil des Freizeitverkehrs dar und ist daher in der weiteren Betrachtung entsprechend stark zu beachten. Im Freizeitverkehr muss die Stossrichtung in Richtung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gehen. Die Tatsache, dass die Bevölkerung zwar für neue Lösungen aufgeschlossen ist, sich aber eher gegen zusätzliche finanzielle Belastungen ausspricht, erhöht die Herausforderung zusätzlich.

Der Handlungsbedarf ergibt sich vorab im Bereich der Besuche von Verwandten und Bekannten, – in etwas geringerem Mass – im Bereich der Gastronomiebesuche sowie – an dritter Stelle – beim aktiven Sport. Mit nochmals geringerer Bedeutung sind zudem Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen zu beachten.

Auf Bundesebene bestehen einige Möglichkeiten, auf einen nachhaltigen Freizeitverkehr hinzuwirken. Die möglichen Massnahmen können aber meist nur in Bereichen ergriffen werden, wo der Einfluss auf das System relativ gering ist bzw. bei Grössen, welche von anderen vom Bund nicht beeinflussbaren Einflussfaktoren viel stärker beeinflusst werden. Damit zeigt sich, dass eine Konzentration auf einzelne, wenige Massnahmen kaum den erwünschten Erfolg bringen wird, sondern dass im Gegenteil ein aufeinander abgestimmtes Paket von verschiedenen Massnahmen notwendig sein wird.

Vision, Ziele und Strategie sind alle auf einen nachhaltigen Freizeitverkehrs ausgerichtet und können wie folgt zusammengefasst werden:

Vision nachhaltiger Freizeitverkehr:

- Die Schweizer Bevölkerung und die ausländischen Gäste decken im Jahre 2020 ihre Freizeitmobilitätsbedürfnisse nachhaltiger ab als heute.
- Der Modalsplit im Freizeitverkehr hat sich im Vergleich zum Jahre 2005 zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verschoben. Die mit motori-

sierten Individualverkehrsmitteln zurückgelegte Anzahl Personen- und Fahrzeugkilometer im Freizeitverkehr hat sich stabilisiert.

- Die negativen Auswirkungen des Freizeitverkehrs auf Umwelt und Raum nehmen ab, ohne dass erhebliche Einschränkungen auf der individuellen Ebene notwendig sind.

Ziele für den Freizeitverkehr:

- Generell verträglichere Freizeitmobilität
- Attraktiveres Verkehrsangebot im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), des Langsamverkehrs (LV) und der kombinierten Mobilität für den Freizeitverkehr
- Erkennen und nutzen wirtschaftlicher Potenziale in allen Landesteilen, die mit nachhaltigerem Freizeitverkehr verbunden sind
- Erhalt und Erhöhung der Lebensraumqualität, der kulturellen Vielfalt und des gesellschaftlichen Austauschs als Voraussetzung für einen attraktiven Freizeitstandort Schweiz

Strategie Freizeitverkehr des Bundes:

- Auch im Freizeitverkehr sollen diejenigen Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, welche die grössten komparativen Vorteile besitzen. Aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist eine Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr anzustreben.
- Reduktion des MIV-Wachstums im Freizeitverkehr, ohne dass ein allgemeines Wirtschaftswachstum in Frage gestellt wird.
- Kürzere Wege (attraktive Ziele in Wohnortsnähe, kombinierte Mobilität)
- Attraktive und konkurrenz- und marktfähige Angebote im Freizeitverkehr
- Es soll hauptsächlich mit Anreizen und attraktiven Angeboten gearbeitet werden und weniger mit Geboten und Verboten.
- Der Bund spielt eine aktive Rolle in einem Netzwerk von Schlüsselakteuren aus Kantonen und Gemeinden, von Verbänden und Interessenorganisationen und der privaten Wirtschaft.

Aus der Analyse und der Strategie ergibt sich folgende Schlussfolgerung für das weitere Vorgehen:

- Der Freizeitverkehr hat bereits heute den grössten Anteil am Verkehr, er wird weiter wachsen und sein Anteil am gesamten Verkehr wird weiter zunehmen. Der Freizeitverkehr muss daher in Zukunft ein zentrales Thema der nationalen Verkehrspolitik sein.
- Der Freizeitverkehr ist sehr dispers, einerseits räumlich, andererseits auch bezüglich der Motive. Es sind nicht einzelne wenige Massnahmen, welche eine nachhaltige Entwicklung im Freizeitverkehr gewährleisten und den gewünschten Erfolg bringen, sondern ein aufeinander abgestimmtes Paket von verschiedenen Massnahmen.

Kurzfristig am erfolgsversprechendsten sind daher einerseits institutionelle Massnahmen, welche die genügende Berücksichtigung des Freizeitverkehrs in den verschiedenen Bundespolitiken sichern. Andererseits sind parallel dazu bereits erste prioritäre Massnahmen planerisch voranzutreiben.

2 Auftrag – Warum braucht es eine Strategie Freizeitverkehr?

2.1 Der Bedarf für eine Gesamtsicht und eine Strategie im Freizeitverkehr ist ausgewiesen

Der Freizeitverkehr hat in den vergangenen Jahren an Bedeutung gewonnen. Die Hälfte des gesamten Personenverkehrsaufkommens der Schweizer Bevölkerung ist heute freizeitbedingt. Aufgrund der sozioökonomischen Entwicklungstendenzen ist davon auszugehen, dass der Freizeitverkehr weiter wachsen wird. Bereits heute ist der Freizeitverkehr mitverantwortlich für die grössten Spitzenbelastungen und Staus. Gerade im Freizeitbereich ist bezüglich der Raum- und der Verkehrsentwicklung eine besondere Dynamik festzustellen. In letzter Zeit sind zahlreiche neue Angebote entstanden, welche dank dem Ausbau der Verkehrsangebote von einer verbesserten Erreichbarkeit profitieren. Gleichzeitig wirken sich die Raumstrukturen auf die Standortwahl sowie die Erschliessung von Infrastrukturanlagen und damit auf die Verkehrsmittelwahl ihrer Benutzer aus.

Bisherige verkehrspolitische und verkehrsplanerische Strategien waren in erster Linie auf den Arbeitspendlerverkehr sowie auf den Fernverkehr ausgerichtet. Thema war zudem die fahrzeugseitige technische Emissionsminderung. Die spezifischen Aspekte des Freizeitverkehrs wurden in der Vergangenheit zu wenig intensiv in die Überlegungen zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik einbezogen. Entsprechend gross sind heute der Handlungsbedarf und das Handlungspotenzial in diesem Bereich.

Der Freizeitverkehr ist vielfältig und deshalb nicht einfach fassbar. Er findet sowohl in Agglomerationen wie im ländlichen Raum statt. Grosse Belastungen in Wohngebieten in der Nähe von Freizeiteinrichtungen, auf den Strassen, die zu Skigebieten führen, und in den Ferienorten selber, Staus auf den grossen Transitachsen zu Ferienbeginn sind nur einige Beispiele für Freizeitverkehr.

Ein gut funktionierendes Freizeitverkehrssystem ist für unser Land von grosser wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung. Die direkte touristische Bruttowertschöpfung betrug im Jahr 2005 rund 11.9 Mia. Franken oder rund 2.7% an der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung der Schweiz. Auf den Passagierverkehr entfallen rund 1.8 Mia. Franken oder rund 15% der direkten touristischen Bruttowertschöpfung.¹ Hinzu kommen die indirekte sowie die von der alltäglichen Freizeitnachfrage generierte Wertschöpfung. Regional betrachtet ist die Abhängigkeit der Wertschöpfung und der Arbeitsplätze vom Tourismus in den Rand- und Bergregionen überdurchschnittlich: Graubünden: 30% des kantonalen BIP und 30% der Gesamtbeschäftigung²; Wallis: 25% des kantonalen BIP und 27% der Gesamtbeschäftigung.³ Die hohe Bedeutung des Freizeitbereichs kann auch über die individuellen Ausgaben für Freizeit Zwecke gefolgert werden. Ein durchschnittlicher Schweizer Haushalt verwendete 2005 monatlich 16% bzw. 1'300 Franken des Einkommens für Freizeitaktivitäten.⁴

Gute Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten im Wohnumfeld sind zudem ein wichtiger Standortfaktor. Dabei darf nicht vergessen werden, dass der Freizeitverkehr auch ökologische und räumliche Belastungen zur Folge hat, welche es zu minimieren gilt.

Schliesslich ist ein gut funktionierendes Freizeitverkehrssystem auch eine wichtige Voraussetzung für die internationale Positionierung der Schweiz als Dienstleistungs- und Tourismusstandort. Hier ist einerseits die gute Erreichbarkeit von Freizeitzielen zentrale Voraussetzung, andererseits führt die Verkehrsbelastung in Freizeitgebieten oft zu einer starken

¹ BFS (2008): Satellitenkonto Tourismus der Schweiz, 2001 und 2005. Grundlagen, Methodik und Ergebnisse, Neuenburg, S.25. Wertschöpfung des Tourismus abzüglich 6% Geschäftstourismus.

² HTW Chur (2007): Der Tourismus im Kanton Graubünden. Wertschöpfungsstudie.

³ Berwert A; Rütter H; Müller H (2002): Volkswirtschaftliche Bedeutung des Tourismus im Kanton Wallis.

⁴ BFS (2007): Einkommens- und Verbrauchserhebung 2005, Neuenburg. Freizeitverkehrsspezifischer Anteil an Verkehrsausgaben (45%) sowie Aufwendungen für Unterhaltung, Erholung, Kultur, Gast- und Beherbergungsbetriebe.

Attraktivitätsminderung. Gleichzeitig sind gute Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten im Wohnumfeld ein wesentlicher Standortfaktor.

Die hier nur in einem ersten groben Abriss dargestellte Vielschichtigkeit und Komplexität des Freizeitverkehrs aber auch seine volkswirtschaftliche Bedeutung zeigen den Bedarf nach einer Gesamtsicht und einer daraus abgeleiteten Strategie im Freizeitverkehr bereits deutlich auf.

2.2 Eine Strategie Freizeitverkehr fehlt bisher und soll erstellt werden – Postulat Bieri

Konkreter Anlass für die Ausarbeitung der Strategie ist die Umsetzung des Postulats Bieri (02.3733, Freizeitverkehr. Bericht) vom 12. Dezember 2002. Der Bundesrat hat das Postulat von Ständerat Bieri am 12. Februar 2003 entgegengenommen. Der Ständerat hat den Vorstoss am 11. März 2003 überwiesen. Darin wird der Bundesrat eingeladen, einen umfassenden Bericht mit einer Strategie zum Freizeitverkehr ausarbeiten zu lassen.

Auftrag gemäss Postulat Bieri

Der Bericht soll:

- die Bedeutung des Freizeitverkehrs im Rahmen der gesamten Verkehrspolitik (Personenmobilität) und seine Bedeutung für andere Sektoralbereiche wie namentlich den Tourismus aufzeigen;*
- Massnahmen und Akteure ausweisen und evaluieren, mit denen der Freizeitverkehr im Rahmen einer gesamtheitlichen Verkehrspolitik nachhaltiger ausgestaltet werden kann;*
- die Handlungsmöglichkeiten und den Handlungsbedarf des Bundes aufzeigen;*
- Vorschläge unterbreiten, wie der Freizeitverkehr das ihm zukommende eigenständige Gewicht im Rahmen der Verkehrspolitik erhält.*

Das vorliegende Strategiepapier stellt die Antwort des Bundesrats auf das Postulat Bieri an das Parlament dar.

3 Ausgangslage – Was ist Freizeitverkehr und wie entwickelt er sich?

3.1 Der Freizeitverkehr ist sehr vielfältig – Was ist Freizeitverkehr?

Aus verschiedenen Gründen hat sich die Wissenschaft mit der Untersuchung des Freizeitverkehrs bisher recht schwer getan:

- Für die Begriffe “Freizeit” bzw. “Freizeitverkehr” existiert keine eindeutige und allgemein anerkannte Definition.
- In der Verkehrsforschung wurde der Freizeitbegriff lange Zeit vorwiegend als Restkategorie verwendet.
- Die meisten quantitativen Erhebungen differenzieren die Freizeitmobilität nicht hinreichend genau nach Fahrtzwecken oder Motiven.
- Die Vielfalt und Komplexität der individuellen Mobilitätskonzepte scheint in der Freizeit besonders gross zu sein und entsprechend schwer ist die Erklärung der Motive und Determinanten des Freizeitverkehrs.
- Bei “Mobilität mit Wahlfreiheit” spielen soziale Motive eine grössere Rolle als Infrastruktur oder Angebote, so dass hier herkömmliche Ansätze zur Beeinflussung und Lenkung häufig zu kurz greifen.

Für die Definition des Begriffs Freizeitverkehr, ist vorab zu klären, was unter Freizeit verstanden werden kann. Freizeit ist nicht nur die Zeit, in der nicht der Berufstätigkeit nachgegangen wird. Denn Hausarbeit, “Sorgearbeit” für Kinder, das nicht entlohnte Betreuen alter Menschen und die ehrenamtliche Mitarbeit in Organisationen und Vereinen sind Beispiele dafür, dass das Leben ausserhalb des Erwerbslebens nicht immer Freizeit bedeuten muss. Freizeit beinhaltet demnach die Möglichkeit der individuell disponiblen Ausgestaltung der Zeit, es ist also diejenige freie Zeit gemeint, die nicht durch Arbeit, Berufsnebenzeiten, körperliche Regeneration, Fahrten von und zur Arbeit und durch soziale Verpflichtungen belegt wird. Bei der Definition des Freizeitbegriffs sind gemäss Wissenschaft auf begrifflicher Ebene mindestens drei Verständnisebenen zu unterscheiden (Lamprecht und Stamm, 1994, S. 39):

1. Freizeit als freie Zeit: Freizeit als diejenige Zeit, die nach Abzug der vom Individuum (subjektiv) als Pflicht erlebten Zeit bleibt.
2. Freizeit als Summe von Aktivitäten: Freizeit als Handlungen, deren Ausübungen vom Individuum (subjektiv) als freiwillig gewählt eingeschätzt wird.
3. Freizeit als Lebensbereich: Freizeit als soziale Zuschreibung, wodurch bestimmte Handlungen gesellschaftlich als Freizeit verstanden werden.

Analog zur Freizeitdefinition versteht sich Freizeitverkehr im eigentlichen Sinne als Verkehrszweck, der im Rahmen von ausserhäuslichen Aktivitäten unter dem Vorzeichen des relativen Freiseins von Verpflichtungen durchgeführt wird, in dem selbstgestaltetes Tun ermöglicht wird.

Es ist demnach von nachstehender Definition auszugehen:

Definition des Freizeitverkehrs

Freizeitverkehr ist – unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel – jener Verkehr, der in Zusammenhang mit Freizeittätigkeiten (Tätigkeiten des Menschen für Erholung und Abwechslung) entsteht. Kein Freizeitverkehr in diesem Sinne ist Verkehr für unbezahlte Arbeit wie Hausarbeit, Betreuen und Begleiten von Kindern und älteren Menschen, unbezahlte Mitarbeit in Vereinen und politischen Organisationen. Einkaufen wird in der Regel nicht als Freizeitaktivität eingestuft.

Freizeitverkehr kann in weitere Kategorien gegliedert werden. So unterscheidet beispielsweise der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (BFS, ARE, 2007) folgende Kategorien:

Kategorien des Freizeitverkehrs

- *Besuch (von Verwandten und Bekannten)*
- *Gastronomiebesuch*
- *nicht-sportliche Aussenaktivitäten*
- *aktiver Sport*
- *passiver Sport*
- *Medizin, Wellness*
- *(Besuch von) Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen*
- *weitere Freizeitaktivitäten*

Es wird stets eine Frage des subjektiven Empfindens jedes Einzelnen sein, ob beispielsweise Wege zu einer verkehrsintensiven Einrichtung mit Einkaufs- und Vergnügungseinrichtungen als Einkaufsweg oder Freizeitweg verstanden wird. Es wird daher auch in Zukunft nicht möglich sein, jegliche Graubereiche des freizeitlichen Verkehrsverhaltens zu eliminieren. Vielmehr ist heute das zunehmende Verschwimmen dieser Grenze zwischen Einkaufs- und Freizeitverkehr gerade ein wesentliches Merkmal des Verhaltens der Bevölkerung. Diesem Umstand ist bei den verwendeten Datengrundlagen sowie bei der Interpretation jeweils gebührend Beachtung zu schenken.

3.2 Der Freizeitverkehr ist bedeutend und nimmt weiter zu – Ist-Zustand und Prognose

3.2.1 Ist-Zustand – Mikrozensus Verkehr 2005

Alle 5 Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus zum Verkehrsverhalten), letztmals im Jahr 2005. Rund 134 Milliarden Kilometer legte die Schweizer Bevölkerung im Jahr 2005 im In- und Ausland zurück. Die meisten und längsten Wege⁵ werden in der Freizeit zurückgelegt. 41% aller Wege, 45% der Distanzen und 52% der Wegzeit im Inland sind Freizeitverkehr. Von den Tagesdistanzen werden fast 69% im Auto zurückgelegt.

Im Jahr 2005 wurden erstmals Tagesausflüge⁶ und Reisen mit Übernachtungen⁷ genauer erhoben. Von der Jahresmobilität von rund 19'000 Kilometern pro Person entfallen 24% auf Reisen mit Übernachtungen und 6% auf nicht-alltägliche Tagesreisen. Höhere Haushaltseinkommen wirken sich dabei spürbar in Form längerer (Ferien-)Reisen aus.

Die folgende Grafik zeigt das Verkehrsaufkommen im Tagesablauf (Abbildung 1), also den Anteil der Bevölkerung, der zu einer bestimmten Stunde am Tag unterwegs ist. Sie gibt Hinweise auf die Gesamtbelastungen der Verkehrsnetze. Sehr deutlich unterscheiden sich die Tagesverläufe nach Verkehrszweck: Die Morgenspitzen sind durch den Arbeitsverkehr

⁵ Ein Weg beginnt dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.

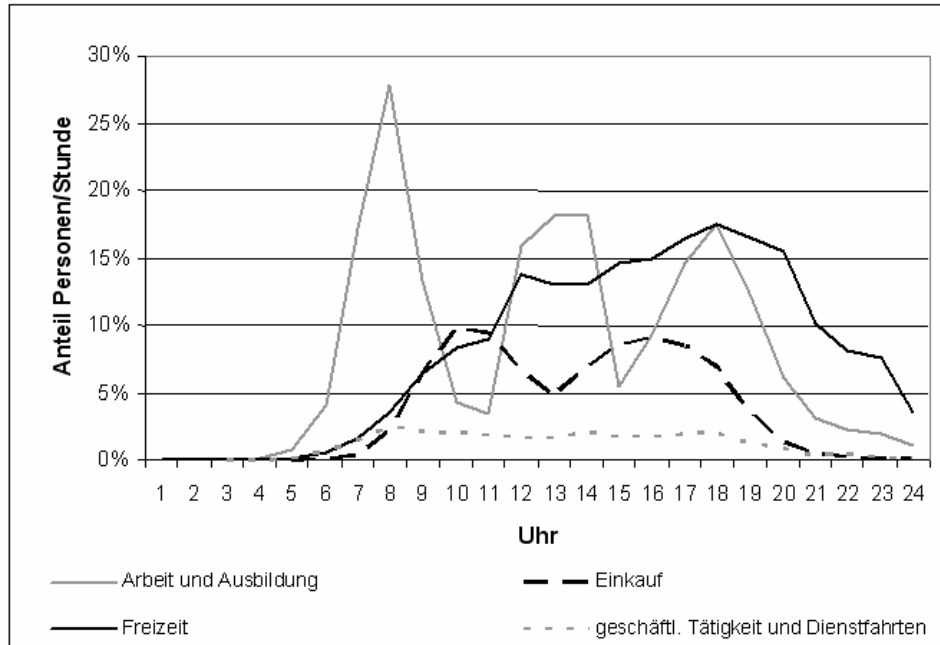
⁶ Tagesausflüge, Tagesreisen, nicht-alltägliche Tagesreisen = Reisen, die mindestens drei Stunden dauern (Hin- und Rückweg inklusive Aufenthalt), bei denen die Person aber am gleichen Tag wieder nach Hause zurückkehrt, und die ausserhalb der gewohnten Umgebung der reisenden Person stattfinden. Regelmässig und wiederholt (einmal oder mehrmals pro Woche) unternommene Tätigkeiten fallen nicht in diese Kategorie. Es handelt sich somit um Ausflüge und ähnliches.

⁷ Reisen mit Übernachtungen = Reisen, bei denen mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgte (unabhängig von der zurückgelegten Distanz).

dominiert. Im Gegensatz dazu sind die Abendspitzen ab 15 Uhr mit steigender Intensität durch den Freizeitverkehr geprägt. Zwischen 10 und 18 Uhr trägt zudem der Einkaufsverkehr mit Spitzen vor dem Mittag und am Nachmittag einen ansehnlichen Teil zum Verkehrsaufkommen bei.

Abbildung 1

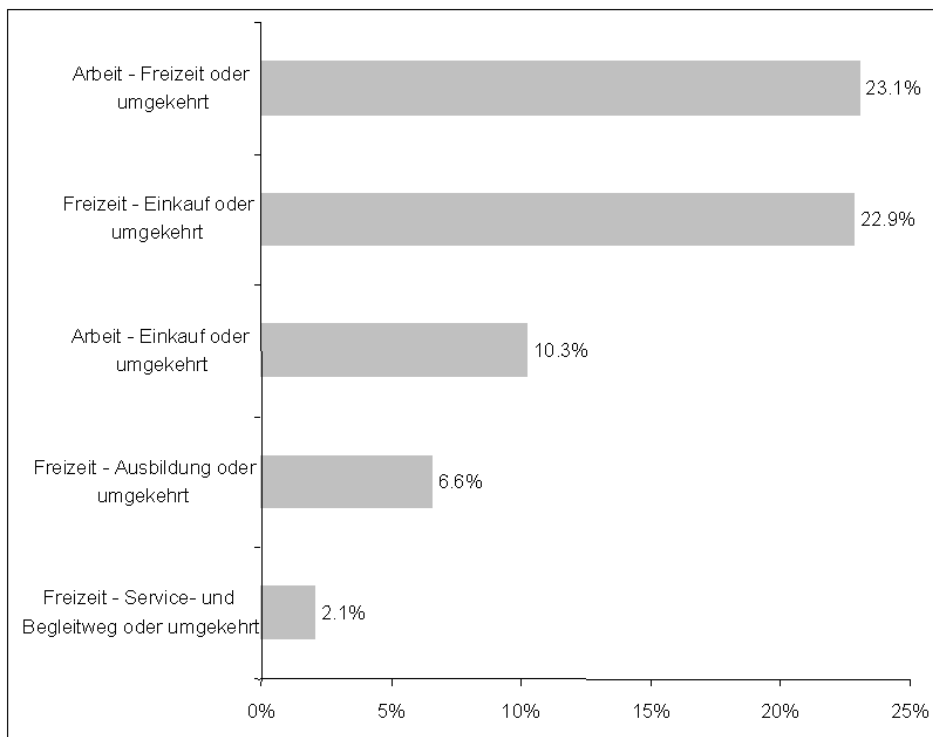
Verkehrsablauf nach Wegzweck



Basis: 23 781 Zielpersonen, Werktag; Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Abbildung 2

Die häufigsten Kombinationen von Wegzwecken; Mehrfachnennungen möglich



Basis: 29 715 mobile Zielpersonen; Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Freizeitwege werden oft kombiniert mit Arbeits- und Einkaufswegen (Abbildung 2); Kombinationen von Arbeits- mit Einkaufswegen sind ebenfalls häufig. Ein durchschnittlicher Weg hat eine Länge von gut 11 km (Tabelle 1). Mit Abstand die längsten Distanzen weisen Wege mit geschäftlichem⁸ oder dienstlichem Zweck auf, am kürzesten sind die Ausbildungs- und die Einkaufswegen. Die Freizeitwege sind am Wochenende deutlich länger und auch zahlreicher, so dass ein Durchschnittsweg am Wochenende markant länger ist als an Werktagen.

Tabelle 1

Mittlere Distanz pro Weg (in km)

Zweck	Wochentag			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Arbeit	11.6	11.0	10.4	11.6
Ausbildung	5.3	15.9	7.6	5.4
Einkauf	6.1	7.3	8.7	6.4
geschäftliche Tätigkeit	29.2	23.5	29.2	28.8
Dienstfahrt	28.8	42.6	76.9	30.8
Freizeit	10.3	16.3	15.9	12.4
Service und Begleitung	6.3	12.2	17.1	7.7
Total	10.3	14.0	16.8	11.4

Basis: 108 880 Inlandwege

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 2

Mittlere Dauer pro Weg (in Min.)

Zweck	Wochentag			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Arbeit	20.3	19.2	19.1	20.2
Ausbildung	17.1	26.2	19.8	17.2
Einkauf	16.4	18.6	17.8	16.9
geschäftliche Tätigkeit	45.5	40.1	43.7	45.0
Dienstfahrt	73.5	58.3	65.0	72.0
Freizeit	30.8	38.0	45.3	34.7
Service und Begleitung	12.7	18.3	22.9	14.0
Total	24.4	31.0	43.0	27.0

Basis: 108 880 Inlandwege

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Bei der mittleren Dauer pro Weg zeigen sich ähnliche Unterschiede wie bei den Distanzen (Tabelle 2). Mit rund 43 Minuten ist man am Sonntag wesentlich länger unterwegs als an Werktagen (24 Minuten). Die Ausbildungs- und die Einkaufswegen sind am Samstag überdurchschnittlich lang, während die Freizeitwege sowie Service- und Begleitwege am Sonntag am längsten dauern.

Im Durchschnitt aller Wochentage, Verkehrszwecke und Bevölkerungsgruppen werden 67% der Tagesdistanzen mit dem Auto zurückgelegt. Anders fällt die Betrachtung nach der Unterwegszeit aus: knapp 40% der Verkehrszeit wird auf Autofahrten verbracht. Auf den öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram, Bus, Postauto) entfallen 20% der Distanzen, 11% der Unterwegszeit sowie gut 11% der Etappen⁹.

Von allen Zwecken dominiert die Freizeit: Auf sie entfallen am meisten Wege (Tabelle 3), die längsten Distanzen (Tabelle 4) und die meiste Wegzeit (Tabelle 5). Über die gesamte

⁸ Von Geschäftsreisen sowie von weiteren Wegen die ins Ausland führen, wird nur die Wegdistanzen im Inland mitberechnet. Bei Flugreisen aus der Schweiz wird nur die Wegdistanz zum Flughafen gezählt.

⁹ Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch beim Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.

Woche betrachtet sind 41% aller Wege Freizeitwege. Sie machen 45% der Tagesdistanz und rund 51% der täglichen Unterwegszeit aus. Der Freizeitverkehr dominiert somit das tägliche Verkehrsaufkommen – selbst an Werktagen. Dies hängt auch damit zusammen, dass Freizeitwege in allen Bevölkerungsgruppen unternommen werden, während z.B. bei den Erwerbstätigen die Arbeitswege dominieren. Die längsten Distanzen werden an Samstagen zurückgelegt, und zwar im Durchschnitt 28 km für Freizeit und 7 km fürs Einkaufen.

Tabelle 3

Anzahl Wege pro Person und Tag

	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
Arbeit	1.0	0.3	0.1	0.8	23.0
Ausbildung	0.4	0.0	0.0	0.3	8.4
Einkauf	0.7	1.0	0.1	0.7	20.2
Freizeit	1.2	1.7	1.6	1.3	41.0
Service und Begleitung	0.1	0.0	0.0	0.1	2.0
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0.1	0.1	0.0	0.1	3.3
unbestimmt	0.1	0.1	0.1	0.1	2.1
Total	3.6	3.2	2.0	3.3	100.0

Basis: 33 390 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 4

Mittlere Tagesdistanz pro Person und Tag (in km)

	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
Arbeit	11.4	2.9	1.2	8.7	23.4
Ausbildung	2.0	0.3	0.1	1.5	4.0
Einkauf	4.3	7.2	1.3	4.3	11.4
Freizeit	12.5	28.0	25.6	16.6	44.7
Service und Begleitung	0.5	0.5	0.6	0.5	1.4
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	4.0	1.5	0.8	3.2	8.6
Unbestimmt	1.8	3.7	4.4	2.5	6.6
Total	36.5	44.2	33.9	37.3	100.0

Basis: 33 390 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 5

Wegzeit pro Person und Tag (in Min.)

	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
Arbeit	22.0	5.5	2.4	16.8	17.3
Ausbildung	7.3	0.7	0.3	5.3	5.4
Einkauf	13.1	22.2	2.8	12.9	13.3
Freizeit	40.6	70.6	77.2	50.2	51.5
Service und Begleitung	1.0	0.8	0.9	1.0	1.0
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	7.8	2.6	1.2	6.1	6.2
Unbestimmt	4.5	6.2	8.1	5.2	5.4
Total	96.3	108.5	92.7	97.5	100.0

Basis: 33 390 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

An Werktagen haben die Arbeitswege und an Samstagen die Einkaufswege die zweitgrösste Bedeutung nach den Freizeitwegen. Die Anteile der Wege in Zusammenhang mit

geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten sowie die Service- und Begleitwege sind im Vergleich dazu eher gering.

Abbildung 3

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz (Quelle: BFS/ARE 2007)

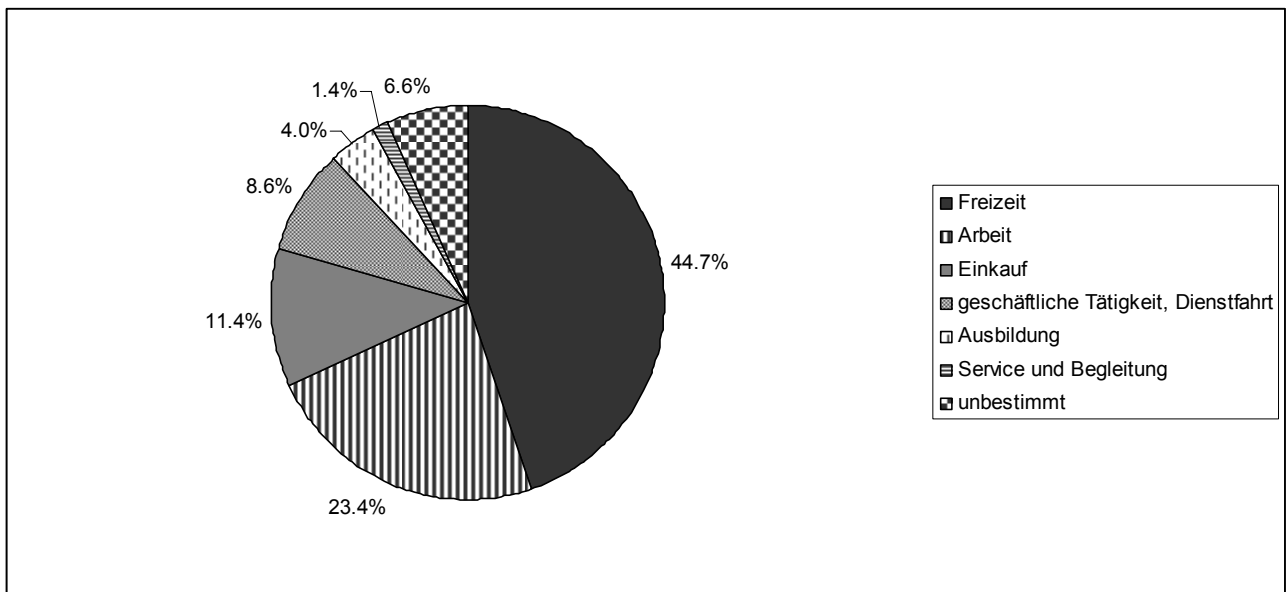
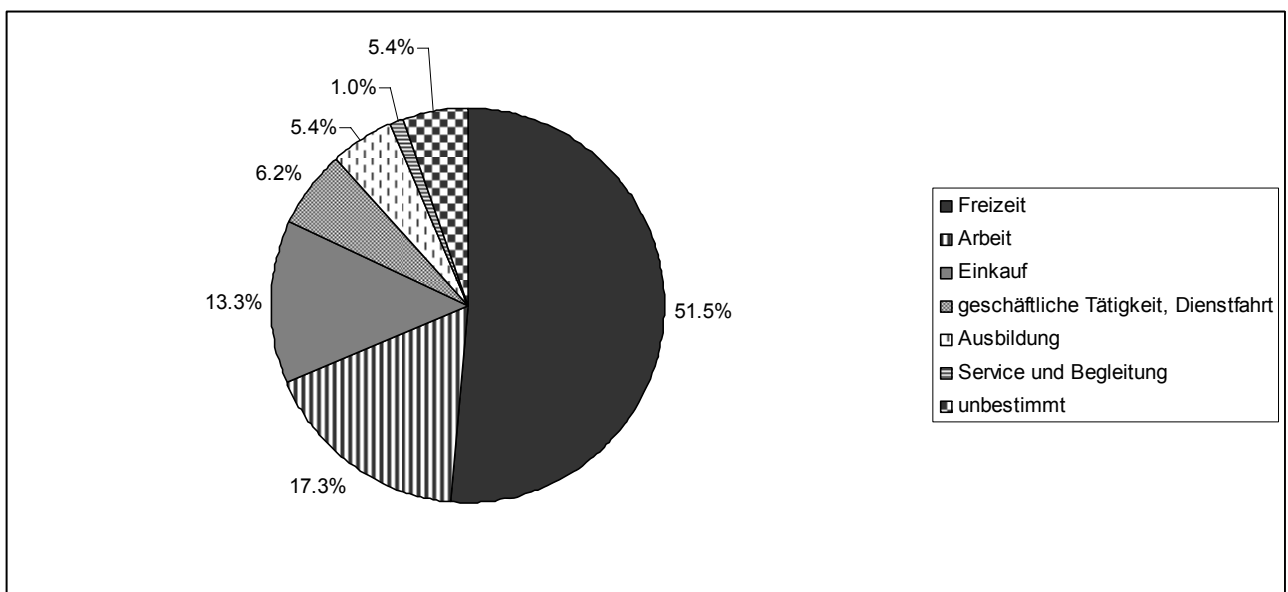


Abbildung 4

Tägliche Wegzeit nach Zweck (Quelle: BFS/ARE 2007)



Mit 41% aller täglichen Wege und fast 45% der zurückgelegten Distanz (Abbildung 3) ist der Freizeitverkehr wie vorerwähnt im Durchschnitt der wichtigste Verkehrszweck. Von der gesamten Wegzeit nimmt der Freizeitverkehr sogar über 50% ein (Abbildung 4). An den Wochenenden ist der Freizeitverkehr noch dominanter, besonders am Sonntag mit über drei Viertel der Wege und Distanzen (Tabelle 6).

Tabelle 6

Kenngrößen des Freizeitverkehrs

	Mo-Fr	Sa	So	alle
Anzahl Freizeitwege/Tag *	1.2	1.7	1.6	1.3
Länge pro Weg (in km) **	10.3	16.3	15.9	12.4
Zeit pro Weg (in Min.) **	33.5	41.0	48.0	37.4
Anzahl Etappen/Weg **	1.4	1.5	1.5	1.4
% aller Wege *	34.2	54.5	79.4	41.0
% der Tagesdistanz *	34.3	63.5	75.5	44.7
% der Wegzeit *	42.2	65.0	83.2	51.5

* Basis: 33 390 Zielpersonen

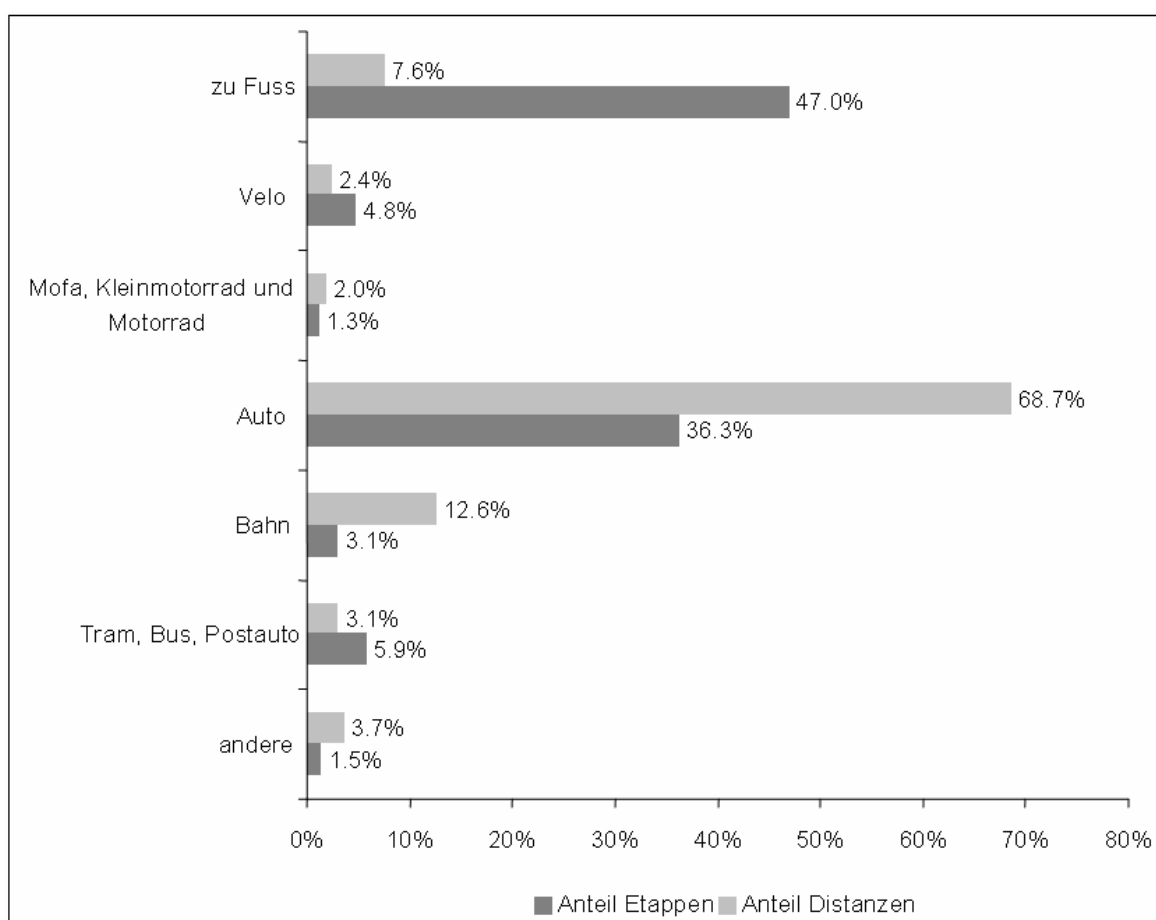
** Basis: 45 434 Freizeitwege

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Bezüglich der zurückgelegten Distanzen ist das Auto mit einem Anteil von fast 69% das dominierende Verkehrsmittel (Abbildung 5). Bei der Zahl der Etappen erreichen die Fusswege mit gut 47% jedoch einen höheren Wert als das Auto (36%). Der öffentliche Verkehr (Bahn, Tram, Bus, Postauto) hat bei den Distanzen einen Anteil von rund 16%, bei den Wegen einen Anteil von 9%.

Abbildung 5

Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr (Quelle: BFS/ARE 2007)



Zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen bestehen zum Teil erhebliche Unterschiede im Freizeitverkehrsverhalten. Besonders hohe Freizeitverkehrsanteile haben kleinere Haushalte, untere Einkommensgruppen, Frauen sowie über 65-Jährige.

Im Freizeitverkehr werden die Kosten selten als Grund für die Verkehrsmittelwahl genannt, die Reisezeit spielt aber eine wichtige Rolle, vorab für die Wahl des Autos, aber auch – in etwas geringerem Mass – für den öffentlichen Verkehr und sogar den Langsamverkehr.

Das Gepäck spielt hingegen für die Wahl des MIV nur für einen Viertel der Befragten eine wichtige Rolle (Tabelle 7). Demgegenüber ist vor allem auch der Genuss der Reise an sich vorab im Langsamverkehr und (etwas weniger) im öffentlichen Verkehr entscheidend relevant. Ebenfalls von grosser Bedeutung sind mangelnde Alternativen, dies vor allem bei der Wahl des Autos, aber auch beim öffentlichen Verkehr.

Tabelle 7

Gründe für die Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr
(in %, Mehrfachnennungen möglich)

	LV	MIV	ÖV
mangelnde Alternativen	21.9	53.5	44.8
Reisezeit	49.6	69.2	55.0
Kosten	10.9	15.2	19.5
Sicherheitsempfinden	13.0	18.3	27.4
Reisegenuss	62.9	38.8	45.8
höhere Zuverlässigkeit	22.1	34.1	34.4
Gepäck, sperrige Sachen	5.0	24.5	8.5

Basis: 13 018 Ausgänge mit einem Zweck, Freizeitwege

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Am meisten Freizeitwege mit je rund einem Fünftel sind Besuchen, der Gastronomie sowie nicht-sportlichen Aussenaktivitäten (z.B. Spaziergänge) gewidmet. Aktiver Sport ist der Grund für rund jeden achten Freizeitweg (Tabelle 8).

Tabelle 8

Anteil wichtiger Freizeitaktivitäten¹⁰ am Total aller Freizeitwege (in %)

Aktivitäten	Mo-Fr	Sa	So	Total
Besuch	20.4	24.7	22.5	21.5
Gastronomiebesuch	23.1	22.3	15.1	21.7
nicht sportliche Aussenaktivitäten	18.2	16.8	28.3	19.6
aktiver Sport	12.7	9.4	11.1	11.9
passiver Sport	0.3	1.0	0.6	0.4
Medizin, Wellness	0.8	0.4	0.1	0.6
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	5.0	8.7	6.0	5.8
Vereine	0.8	1.2	0.2	0.8
Ausflug, Ferien	0.4	0.6	1.0	0.6
unbezahlte Arbeit	6.0	5.2	2.8	5.4
Einkaufsbummel	0.9	1.6	0.3	0.9
Kirche, Friedhof	1.1	1.3	5.1	1.8
Freizeitaktivitäten im Haus (z.B. bei Nachbarn)	2.7	1.7	2.0	2.4
Essen ohne Gastronomiebesuch	1.5	0.7	0.9	1.2
anderes, Kombinationen, keine Angaben	6.1	4.4	3.9	5.4

Basis: 29 124 Freizeitwege (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Eher kurze Wege dominieren z.B. bei Gastronomie, unbezahlter Arbeit und Freizeitaktivitäten im Haus (z.B. Basteln im Haus von Kollegen). Einen höheren Anteil langer Wege weisen nebst Ferien und Ausflügen auch kulturelle und passiv-sportliche Anlässe sowie Besuche auf (Tabelle 9). Freizeitwege sind verglichen mit den übrigen Wegzwecken eher lange Wege, vor allem an den Wochenenden. Die Freizeitwege Jugendlicher unter 18 Jahren und älterer Menschen über 65 Jahren sind kürzer, während die aktive Generation eher das Weite sucht. Zwischen Frauen und Männern lassen sich bezüglich der zurückgelegten Distanzen keine grossen Unterschiede feststellen, und auch die Haushaltsgrösse beein-

¹⁰ Gemäss Definition im Kapitel 3.1 sind zwar z.B. unbezahlte Arbeit und Arbeit für Vereine kein eigentlicher Freizeitverkehr. Im Mikrozensus Verkehr werden sie aber so erfasst und daher in der Tabelle aufgeführt.

flusst die Distanzverteilung nicht markant, hingegen sind die Wege im Durchschnitt kürzer, wenn kein Auto zur Verfügung steht.

Tabelle 9

Verteilung der Distanzen im Freizeitverkehr¹¹ (in % der Wege)

	bis 2.0 km	2.1-10.0 km	10.1-20.0 km	> 20.0 km
Besuch	33.1	33.2	14.3	19.4
Gastronomiebesuch	47.4	29.3	9.6	13.6
nicht sportliche Aussenaktivitäten	42.4	48.2	5.0	4.4
aktiver Sport	30.4	41.7	14.1	13.9
passiver Sport	26.5	33.8	14.1	25.5
Medizin, Wellness	31.4	42.6	19.6	6.4
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	28.5	34.5	15.3	21.7
Vereine	40.1	37.2	11.5	11.2
Ausflug, Ferien	18.4	26.0	11.0	44.6
unbezahlte Arbeit	47.0	34.9	8.7	9.5
Einkaufsbummel	29.6	42.9	13.2	14.3
Kirche, Friedhof	46.2	32.6	11.9	9.3
Freizeitaktivitäten im Haus (z.B. basteln)	60.9	28.7	5.8	4.5
Essen ohne Gastronomiebesuch	44.0	34.3	10.9	10.9
anderes, Kombinationen, keine Angaben	34.6	37.4	13.6	14.4

Basis: 29 124 Freizeitwege (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Der Freizeitverkehr ist in seiner Bedeutung zwischen dem Jahr 2000 und 2005 nochmals leicht gestiegen, der Anteil des Arbeitsverkehr ganz leicht gesunken. Dies ist die auffallendste Veränderung in der Bedeutung der Verkehrszwecke, sei es nun gemessen an der Tagesdistanz oder an der Wegzeit. Bei der Tagesdistanz hat die Freizeitmobilität seit 1984 um 41% zugenommen, und die Wegzeit für Freizeitmobilität hat sich sogar mehr als verdoppelt. Interessant ist dabei, dass diese Zunahmen besonders an den Werktagen und auch an den Samstagen erfolgten. An den Sonntagen sind zwar die Wegzeiten gewachsen, aber die Freizeitdistanzen sind zurückgegangen. Die Verkehrsmittel sind nicht etwa langsamer geworden, doch der Anteil langsamerer Verkehrsmittel (v.a. zu Fuss) hat zugenommen.

3.2.2 Ist-Zustand – Freizeitverkehr in Agglomerationen

Der Freizeitverkehr ist der gewichtigste Verkehrszweck. Bereits heute verursacht er örtliche und zeitliche Spitzenbelastungen, unter anderem in Wohngebieten und in der Nähe von Freizeiteinrichtungen. Darüber hinaus trägt er zu hohen Emissionen sowie grossem Energieverbrauch bei. Auch in Zukunft wird im Freizeitverkehr mit Zuwächsen in der Verkehrsleistung gerechnet. Der Handlungsbedarf für die Verkehrspolitik, Konzepte für eine nachhaltige Abwicklung des Freizeitverkehrs zu entwickeln, ist dementsprechend gross. Dies gilt in besonderem Mass in den Agglomerationen: Hier sind die Strassen bereits heute am stärksten belastet und Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sind am ehesten gegeben.

Das vorliegende Kapitel 3.2.2 stützt sich auf eine aktuelle Studie zum Freizeitverkehr in Agglomerationen (Ohnmacht T., et. al., 2008). Die Studie basiert ebenfalls stark auf dem

¹¹ Gemäss Definition im Kapitel 3.1 sind zwar z.B. unbezahlte Arbeit und Arbeit für Vereine kein eigentlicher Freizeitverkehr. Im Mikrozensus Verkehr werden sie aber so erfasst und daher in der Tabelle aufgeführt.

Mikrozensus Verkehr. Der Fokus liegt dabei beim alltäglichen Freizeitverkehr an Werktagen und Wochenenden und nicht bei Grossveranstaltungen oder Ferienreisen mit Übernachtungen.

Die Untersuchung zeigt, analog zum Mikrozensus Verkehr (Kapitel 3.2.1), dass die häufigsten Freizeitwege mit je rund einem Fünftel Besuchen, der Gastronomie sowie nicht-sportlichen Aussenaktivitäten (z.B. Spaziergänge) gewidmet und mengenmässig klar dominierend sind.

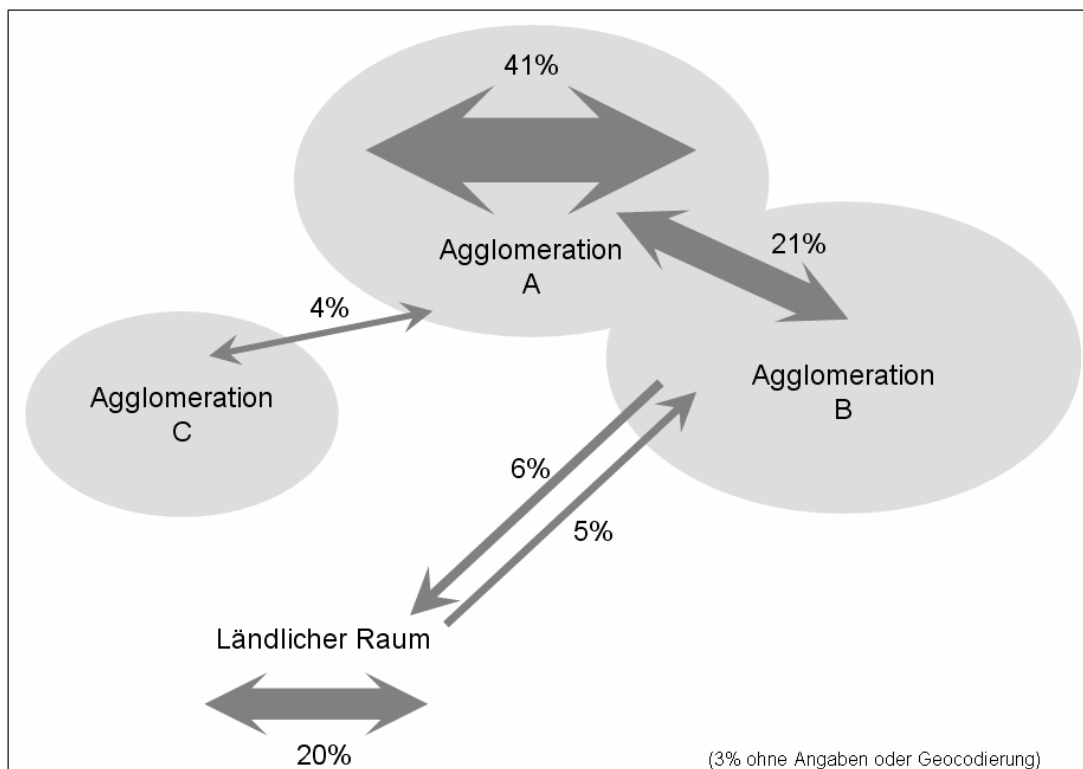
Weiter zeigt sich, dass etwa 62%¹² aller Freizeitwege innerhalb von Agglomerationen stattfinden, d.h. Quelle und Ziel liegen innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen (Abbildung 6). Hiervon haben 66%¹³ Start und Ziel in derselben Agglomeration. Die restlichen 34%¹⁴ enden in einer anderen, aber räumlich anschliessenden Agglomeration. Einen weitaus geringeren Prozentanteil an der Gesamtzahl aller Freizeitwege machen Wege zwischen räumlich nicht zusammenhängenden Agglomerationen aus. Sie nehmen einen Anteil von 4% an allen Wegen in der Freizeit ein. Die Agglomerationsverkehre welche eine Agglomerationsgrenze überqueren belaufen sich in Richtung der Agglomeration auf 5% und in Richtung des ländlichen Raums auf 6%. Die Wege, die im ländlichen Raum bleiben, haben einen Anteil von 20 % an allen Wegen in der Freizeit. 3% der Wege können aufgrund fehlender Georeferenzierung nicht zugeordnet werden. Deutlich wird die hohe Anzahl an Wegen mit Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen.

Der Freizeitverkehr zwischen zusammenhängenden aber v.a. auch innerhalb von Agglomerationen stellt also einen sehr relevanten Teil des Freizeitverkehrs insgesamt dar und ist daher in der weiteren Betrachtung entsprechend stark zu beachten.

Abbildung 6

Räumliche Verteilung des Freizeitverkehrs innerhalb und zwischen (zusammenhängenden) Agglomerationen sowie dem ländlichen Raum

(Darstellung ARE; Quelle: Ohnmacht T., et. al., 2008)



¹² 41% + 21% = 62%; siehe Abbildung 6

¹³ also insgesamt 66% von 62% = 41%; siehe Abbildung 6

¹⁴ also insgesamt 34% von 62% = 21%; siehe Abbildung 6

3.2.3 Zukunft – Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs

Die gesamten Personenverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene werden je nach Szenario bis 2030 von heute 111 Milliarden auf 128 bis 143 Milliarden Personenkilometer zu nehmen (+15 bis 29 Prozent)¹⁵. Dabei wird vor allem der öffentliche Verkehr (ÖV) um 22 bis 78 Prozent überdurchschnittlich ansteigen. Dennoch dominiert auch in Zukunft weiterhin das Auto das Verkehrsgeschehen.

Der tägliche Freizeitverkehr¹⁶ macht heute fast die Hälfte des Personenverkehrsgeschehens in der Schweiz aus. Seine Bedeutung wird sich bis 2030 noch verstärken (Abbildung 7). Je nach Szenario wird der Freizeitverkehr um 26 bis 31 Prozent zunehmen.

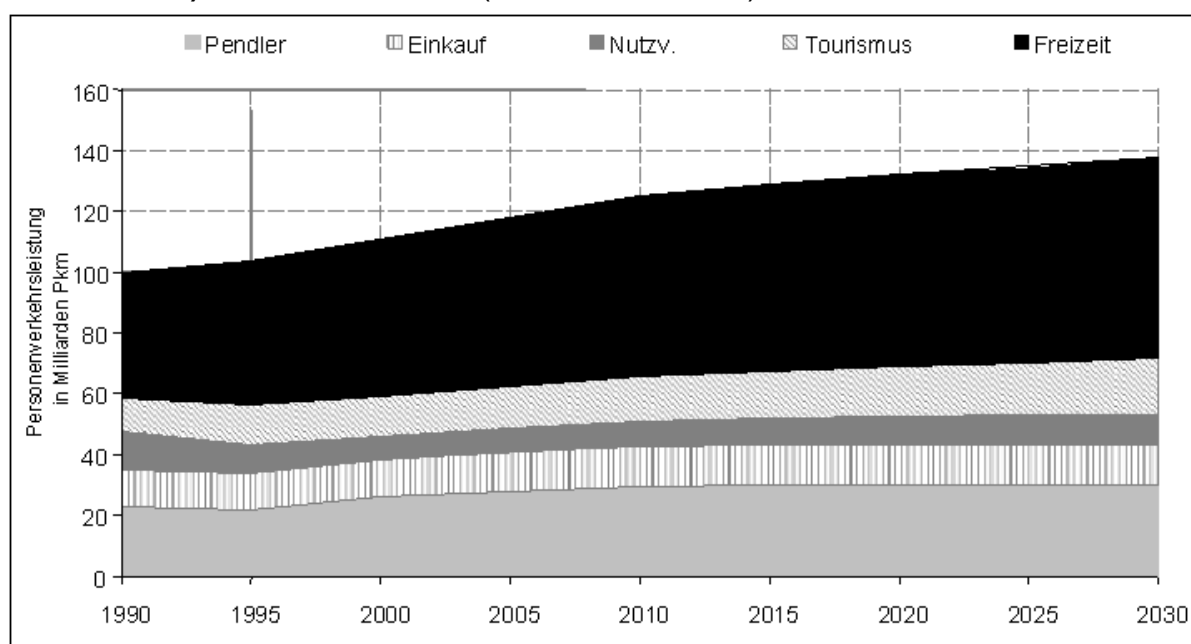
Der Tourismusverkehr¹⁷ dürfte überdurchschnittlich wachsen. Im Falle eines hohen Wirtschaftswachstums könnte er sogar bis gegen 46 Prozent zulegen. Wichtigste Ursache dieser Entwicklung wird, wie bereits in den Neunzigerjahren, der Transitverkehr sein.

Im Pendlerverkehr wird – nicht zuletzt aufgrund der sich abschwächenden Zahlen von Erwerbstätigen und Auszubildenden – ein nur noch unterdurchschnittliches Wachstum erwartet. Insgesamt dürfte er an Bedeutung verlieren und sein Verkehrsanteil von heute 24 Prozent um 2 bis 3 Prozentpunkte zurückgehen.

Die Verkehrsanteile des Einkaufs- und Nutzverkehrs (Geschäftsverkehr) von heute 11 respektive 7 Prozent werden sich bis 2030 kaum wesentlich verändern. Und dies trotz einer überdurchschnittlich hohen Wachstumsdynamik beim Nutzverkehr.

Abbildung 7

Personenverkehrsleistungsentwicklung nach Fahrtzweck 1990 bis 2030 (in Milliarden Pkm) im Basisszenario (Quelle: ARE 2006)

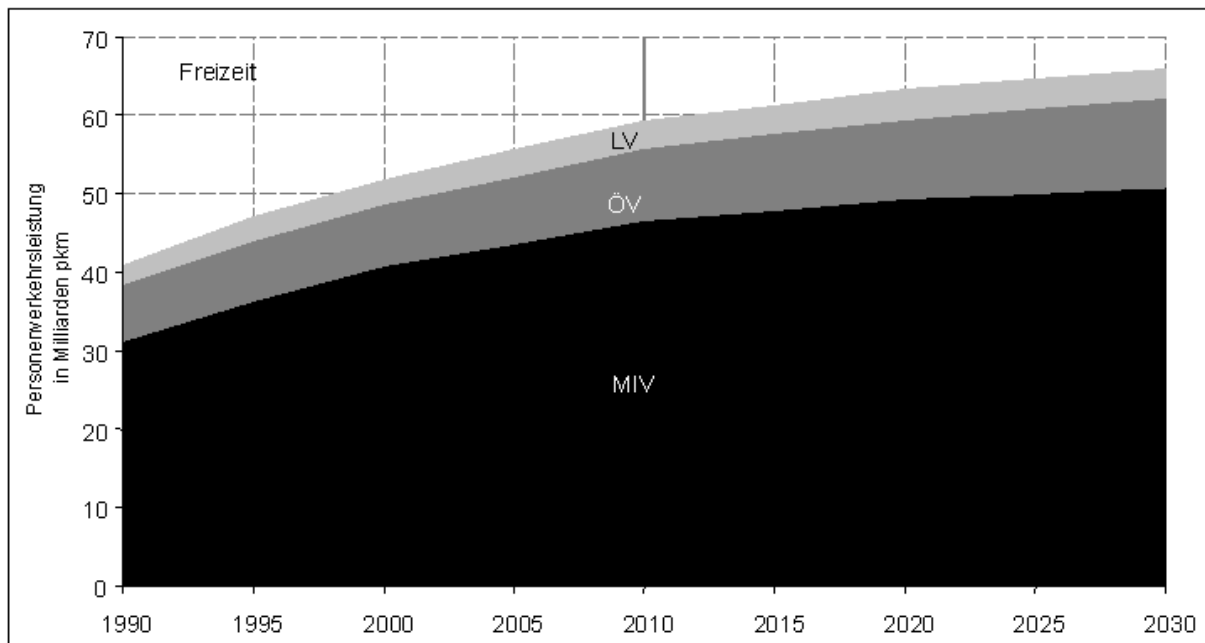


¹⁵ Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030

¹⁶ Als Freizeitverkehr werden hier Wege verstanden, die von Schweizer und Grenzgänger gemacht werden und nicht länger als einen Tag dauern. Diese Definition ist nicht mit derjenigen aus dem Mikrozensus zum Verkehrsverhalten vergleichbar, da dort nur Freizeitwege von der Schweizer Wohnbevölkerung gezählt werden.

¹⁷ Als Tourismusverkehr werden Reisen mit Übernachtungen verstanden, die von In- und Ausländern in oder über die Schweiz führen. Darunter sind auch Transifahrten zu verstehen. Das BFS hat in der Publikation „Satellitenkonto Tourismus der Schweiz, 2001 und 2005“ die Tourismusdefinition im Detail erläutert und für die Schweiz folgendes festgehalten: „Damit eine Reise als touristisch gilt, darf der Zielort im Durchschnitt eines Jahres weniger als einmal pro Woche besucht werden, und die Reisedauer muss mindestens drei Stunden betragen.“

**Personenverkehrsleistungsentwicklung im Freizeitverkehr nach Verkehrsmitteln
1990 bis 2030 in Milliarden Pkm (Quelle: ARE 2006)**



Die mit Fahrzeugen gefahrenen Kilometer im motorisierten Individualverkehr (MIV) – die so genannten Fahrleistungen – wachsen bis 2030 geringfügig stärker als die Personenverkehrsleistungen (Personenkilometer). Dies als Folge einer weiter zu erwartenden Abnahme der Anzahl Personen pro Fahrzeug.

Neben grossem Energieverbrauch und hohen Schadstoff-, Lärm und Treibhausgasemissionen – mit entsprechenden Folgen auf das Wohlbefinden der Betroffenen – hat der wachsende Freizeitverkehr auch negative Folgen für die Umwelt infolge Landschaftszerschneidung durch Infrastrukturbauten.

3.3 Eine Politik im Freizeitverkehr ist Teil von anderen Politikbereichen

3.3.1 Raumordnungspolitik

Die Raumplanung strebt schon heute räumliche Strukturen an, die den mit Freizeitaktivitäten verbundenen Verkehrsaufwand gering halten. Dazu werden beispielsweise:

- in städtischen Räumen eine ausgewogene Mischung der Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Erholen sowie attraktive Gestaltung von öffentlichen Räumen angestrebt
- Angebote für die siedlungsnaher Freiraumerholung (insbesondere im Mittelland), die naturnahe Erholung und den umweltfreundlichen Tourismus in ländlichen Räumen geschaffen und
- bei der Standortplanung von Freizeiteinrichtungen das Kriterium der Erreichbarkeit berücksichtigt.

Sind diese Bedingungen erfüllt, sind Voraussetzungen dafür gegeben, einen grossen Teil der Freizeitwege zu Fuss, mit dem Velo oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück zu legen.

In Zukunft werden insbesondere die Trends im Freizeitmarkt eine Rolle spielen, die auf eine Vergrösserung der Infrastrukturen und Einrichtungen zur Freizeitgestaltung und eine Vermehrung von freizeitbezogenen Events und Festivals hinwirken. Diese Entwicklungen

können tendenziell zu einem Anstieg der Reiseweiten bei Freizeitwegen führen. Die betreffenden publikumswirksamen Einrichtungen bieten häufig aber auch gute Ansatzpunkte für eine Verlagerung des Besucherverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel. Voraussetzung dazu ist eine auf Konzentration ausgerichtete räumliche Entwicklung.

Für die Alltagsfreizeit hat dagegen die Schaffung günstiger Strukturen im Wohnumfeld bzw. in den Siedlungen insgesamt immer noch eine hohe Priorität, denn ein Grossteil der Freizeitwege ist auch heute noch auf kurze Distanzen beschränkt.

3.3.2 Strategie Nachhaltige Entwicklung

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 16. April 2008 seine Strategie für die Nachhaltige Entwicklung aktualisiert. Beim Bericht «Strategie Nachhaltige Entwicklung: Leitlinien und Aktionsplan 2008-2011» handelt es sich nach 1997 und 2002 um die dritte Nachhaltigkeitsstrategie. Die neue Strategie des Bundesrates gibt Antworten auf acht prioritäre «Schlüsselherausforderungen» und legt Massnahmen in drei Gebieten mit ausgeprägtem Querschnittscharakter fest. Eine der Schlüsselherausforderungen betrifft «Raumentwicklung und Verkehr». Der Aktionsplan umfasst insgesamt 30 handlungsorientierte Massnahmen. Er ist kein zusätzliches Aktivitätsprogramm des Bundes. Die Massnahmen stellen Schwerpunktsetzungen oder Akzentverschiebungen innerhalb der bestehenden Politiken in Richtung Nachhaltige Entwicklung dar.

Zu den Herausforderungen und Zielen der Schlüsselherausforderung „Raumentwicklung und Verkehr“ wird u.a. ausgeführt: „Die Mobilität ist Rückgrat und zentrale Einflussgrösse der Raumentwicklung. Nachhaltiger Verkehr heisst, die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft zu befriedigen, die Teilräume sachgerecht zu erschliessen und gleichzeitig die Beeinträchtigungen auf Mensch und Umwelt zu vermindern. Die Umwelteffizienz des Verkehrs hat sich in den letzten Jahrzehnten insgesamt verbessert. Beim Energieverbrauch und den Treibhausgasemissionen hat jedoch noch keine Trendwende im erforderlichen Ausmass stattgefunden. Auch der «Modal Split», d.h. die Verteilung auf Langsamverkehr, motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr, hat sich kaum verändert. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Personenverkehr liegt trotz grosser Investitionen seit Jahren bei rund 20 %, weil auch die Infrastrukturen für den Strassenverkehr verbessert wurden. Und das Verkehrsvolumen steigt nach wie vor im Gleichschritt mit dem Bruttoinlandprodukt, im Güterverkehr sogar überproportional. Es gilt, die Anstrengungen für eine haushälterische Bodennutzung zu verstärken und die Siedlungsentwicklung vermehrt nach innen zu lenken. Im Sinne einer Referenzgrösse soll die Siedlungsfläche bei 400m² pro Kopf der Bevölkerung stabilisiert werden. Eine ausgewogene Entwicklung der Teilräume des Landes ist sicherzustellen und ein Verkehrssystem zu erhalten, das den Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung genügt und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Bevölkerung, Umwelt und Wirtschaft reduziert.“

Als Massnahmen sind nebst der Erarbeitung des Raumkonzepts Schweiz und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit folgende beiden Massnahmen-Pakete umzusetzen:

- Massnahmenplan «zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur»: Zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr) sind koordinierte Zielvorgaben umzusetzen und mit innovativen Ansätzen zu ergänzen. Mit dem Schwerpunkt «Umsetzung Sachplan Verkehr» soll sichergestellt werden, dass die Detailplanung der einzelnen Verkehrsträger nach den übergeordneten Zielen, Grundsätzen und Prioritäten des 2006 vom Bundesrat beschlossenen, umfassend auf die Nachhaltige Entwicklung ausgerichteten Programnteils des Sachplans erfolgt. Der Schwerpunkt «Infrastrukturfonds – Finanzierung Infrastruktur» stellt sicher, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen nach den die Nachhaltigkeitsprinzipien berücksichtigenden planerischen Vorgaben des Infra-

strukturfonds erfolgt. Der Schwerpunkt «Stärkung des öffentlichen Verkehrs» sorgt mit Hilfe von Instandhaltung, Modernisierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und dank der Schaffung geeigneter institutioneller Strukturen dafür, dass die angestrebte Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs und des Personenverkehrs auf die Schiene bzw. den öffentlichen Verkehr erreicht wird. Der Schwerpunkt «Stärkung des Langsamverkehrs» will mit gezielten Massnahmen erreichen, dass der Anteil der Langsamverkehr-Etappen an der gesamten Personenmobilität zunimmt.

- Massnahmenplan «nachhaltige Mobilität»: Die Rahmenbedingungen für einen auf die Nachhaltige Entwicklung ausgerichteten Verkehrsbetrieb sind weiterzuentwickeln. Im Rahmen des Schwerpunkts «Verlagerung» sollen marktwirtschaftliche Instrumente die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene unterstützen (z.B. neu zu entwickelnde Alpentransitbörse) und externe Kosten des Verkehrs ausgleichen. In der Luftfahrt steht der Einbezug in ein internationales Emissionshandelssystem im Vordergrund. Im Rahmen des Schwerpunkts «Erarbeitung Umwelt-Etikette» soll eine Umwelt-Etikette entwickelt werden, die Auskunft über die Umweltbelastung und die Energie- und Ressourceneffizienz von Personenwagen gibt. Durch das «Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK» sollen Projekte unterstützt werden, die neue Ideen und marktfähige Ansätze für eine zukunftssträchtige Mobilität entwickeln und erproben.

3.3.3 Verkehrspolitik insgesamt

Die Schweizerische Verkehrspolitik orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit, der sich auch auf den Freizeitverkehr bezieht. Daher sind auch die für die kommenden Jahre zentralen Vorgaben für die Ausrichtung der schweizerischen Verkehrspolitik bereits in der Strategie Nachhaltige Entwicklung festgelegt (vgl. vorangehendes Kapitel 3.3.2). Als zentraler Grundsatz gilt die Forderung nach einer koordinierten Verkehrspolitik. Ansatzpunkte für die Umsetzung einer solchen gesamtheitlichen Verkehrspolitik liegen in den Bereichen Technik, Verkehrsinfrastruktur und Betrieb, in der vermehrten Anwendung des Verursacherprinzips und in der Gewährleistung einer landesweiten Grundversorgung.

In den letzten Jahren wurden im Verkehrsbereich verschiedene konzeptionelle Arbeiten eingeleitet und z.T. bereits umgesetzt. Grundziel der Verkehrspolitik beim Personenverkehr ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Strasse/Schiene) und des Langsamverkehrs.

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz war von jeher mitgeprägt von den Bedürfnissen des Freizeitverkehrs. Dies zeigt sich noch heute im dichten Bahn- und Bergbahn-Netz im Alpenraum. Die Vorgaben des Bundes bezüglich eines nationalen, durchgehenden Tarif-Systems – der so genannte „Direkte Verkehr“ – umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel, auch diejenigen des Ausflugsverkehrs.

Im Gegensatz zu vielen andern Ländern verfügt die Schweiz mit dem 1982 eingeführten Taktfahrplan auf Bahn und Bus über ein räumlich dichtes ÖV-Angebot, und zwar an allen Wochentagen von früh bis spät. Dieses in der Regel mindestens stündliche Angebot richtet sich damit sowohl an den Pendler- als auch an den Freizeitverkehr. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs deckt damit den Tagesverlauf der Wege auch bezüglich Freizeitverkehr ab (vgl. Abbildung 1, Verkehrsablauf nach Wegzweck). Ausserdem liegt die Stärke des öffentlichen Verkehrs einerseits beim Verkehr innerhalb der Agglomerationen, andererseits zwischen den Agglomerationen. Damit deckt das Angebot des öffentlichen Verkehrs die im Freizeitverkehr wichtigsten Räume ab (vgl. Abbildung 6, Räumliche Verteilung des Freizeitverkehrs).

Um das schienenseitige Angebot für den Orts-, Regional- und Fernverkehr noch attraktiver zu gestalten, hat der Bund in den letzten Jahren vermehrt in die Infrastruktur des öffentli-

chen Verkehrs investiert (HGV, Bahn 2000, NEAT). Ergebnis war auch ein Zuwachs von Freizeitverkehr auf der Schiene, wie z.B. beim Lötschberg-Basistunnel (Gesamtzunahme + ca. 30%, mehrheitlich Freizeitverkehr). Der Bund wird voraussichtlich auch in Zukunft investieren (z.B. ZEB, Bahn 2030). Daneben beabsichtigt der Bund sein Engagement auf strategischer Ebene auch im Bereich Agglomerationsverkehr zu verstärken. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme können neben Vorhaben für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr auch Langsamverkehrsprojekte unterstützt werden. Bereits sind zahlreiche dringliche Projekte des öffentlichen Verkehrs, die im Rahmen des Infrastrukturfonds vom Bund mitfinanziert werden, im Bau oder Betrieb. Dazu gehören die Metro M2 in Lausanne, die Glattalbahn in Zürich, das Tram Cornavin – Meyrin – CERN, das Tram Bern West, die Tieflegung Zentralbahn Luzern, die Tramverlängerung Basel – Weil am Rhein, die Durchmesserlinie Zürich, die Strecke Mendrisio – Varese etc.

Neben dem Agglomerationsverkehr ist auch der Freizeitverkehr ein Bereich mit grossem Potenzial und zum Teil noch unzureichendem Modalsplit. Dies gilt auch für den öffentlichen Verkehr. Trotz des guten Angebots gerade in und zwischen Agglomerationen ist der Modalsplit nicht zufrieden stellend. Zu beachten ist dabei das föderalistische System und die Kompetenzaufteilung zwischen Bund und Kantonen. Bei beiden Bereichen sind aufgrund des föderalistischen Systems der Schweiz für die Umsetzung vor allem die Kantone, Städte, Agglomerationen sowie private Organisationen gefordert.

Neben den vorzunehmenden behördenverbindlichen Festlegungen muss die Planung vor allem organisatorische Lösungen ausarbeiten, die zum Aufgabengebiet des Mobilitätsmanagements gehören. Hierbei hat die Planung vor allem Koordinations- und Marketingaufgaben in einem Netzwerk unterschiedlichster Akteure (Gemeinden, Investoren, Betreiber von Freizeiteinrichtungen, Hoteliers etc.). Dies gilt für publikumsintensive Einrichtungen, aber vor allem auch für temporäre Ereignisse wie Events, Konzerte, Festivals und die traditionellen Sport- und Messeveranstaltungen. Eine koordinierte Anstrengung der Anbieter des öffentlichen Verkehrs kann zu guten Modalsplit-Ergebnissen führen. Dies zeigt insbesondere auch die Bewältigung der Verkehrsströme anlässlich der Euro 08 mit dem öffentlichen Verkehr.

3.3.4 Weitere relevante Bundespolitiken

- **Umweltpolitik:** Das UVEK ist gemäss Departementsstrategie bestrebt, den Verkehr nachhaltig abzuwickeln. Aus Sicht der Umwelt sind im Verkehr vorab die Emissionen von PM10, NOx und CO₂ sowie Einwirkungen auf Grundwasser, Landschaft und Natur relevant.
- **Energiepolitik:** Das Programm EnergieSchweiz hat zum Ziel, den Energieverbrauch und den damit verbundenen CO₂-Ausstoss zu verringern. Der Freizeitverkehr ist gemessen an der Verkehrsleistung und am Energieverbrauch der bedeutendste Verkehrszweck. Daher fördert EnergieSchweiz zur Realisierung der hohen Energiesparpotenziale im Freizeitverkehr gezielt innovative Projekte.
- **Tourismuspolitik:** Im Rahmen der Standortförderung ist das SECO für die nationale und internationale Tourismuspolitik und die strategische Aufsicht über die Tourismusförderung des Bundes zuständig. Die Tourismuspolitik des Bundes unterscheidet zwischen direkter Tourismusförderung über die drei Instrumente Schweiz Tourismus, Schweizerische Gesellschaft für Hotelkredit (SGH) und Innotour und den übrigen Massnahmen der Tourismuspolitik des Bundes. Die Tourismuspolitik des Bundes und seine Instrumente sind in drei unterschiedlichen Gesetzen geregelt sind. Es handelt sich um folgende Erlasse: Bundesgesetz über die Schweizerische Verkehrszentrale vom 21. Dezember 1955 (SR 935.21 Stand am 1. Juli 1995); Bundesgesetz über die Förderung der Beherbergungswirtschaft vom 20. Juni 2003 (SR 935.12); Bundesgesetz über die Förderung von Innovation und Zusammenarbeit im Touris-

mus vom 10. Oktober 1997 (SR 935.22, Stand am 28. Oktober 2003). Das Bundesgesetz über die Schweizerische Verkehrszentrale vom 21. Dezember 1955 regelt das Reisezielmarketing von "Schweiz Tourismus". Schweiz Tourismus verfügt zur Zeit über einen Zahlungsrahmen von 191 Millionen Franken für 4 Jahre, der bis Ende 2011 reicht. Das Bundesgesetz über die Förderung der Beherbergungswirtschaft und die dazugehörige Verordnung wurden im Jahr 2003 total revidiert (Inkraftsetzung 20. Juni 2003). Der Vollzug dieses Instruments ist an die Schweizerische Gesellschaft für Hotelkredit (SGH) ausgelagert. Die SGH gewährt Darlehen an Beherbergungsbetriebe in Tourismusgebieten. Sie verfügt über ein zinsfreies Bundesdarlehen von 135 Millionen Franken. Das Bundesgesetz über die Förderung von Innovation und Zusammenarbeit im Tourismus (Innotour) vom 10. Oktober 1997 ist ein befristetes Gesetz. Es wurde letztmals im Jahr 2007 um 4 weitere Jahre verlängert und mit 21 Millionen Franken ausgestattet. Innotour gewährt Finanzhilfen für Innovationen und Kooperationen im Tourismus. Das Gesetz läuft Ende Januar 2012 aus.

Die Tourismuspolitik des Bundes soll möglichst gute Rahmenbedingungen für die Tourismuswirtschaft gewährleisten. Die Verbesserung der Rahmenbedingungen umfasst Fragen von Preisen und Kosten, den Zugang zu den Produkt- und Arbeitsmärkten sowie der Nachfragemärkte wie auch die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die touristischen Standorte bzw. Destinationen. Die Tourismuspolitik als Querschnittsaufgabe engagiert sich in allen Politikbereichen, welche auf den Tourismus einen wichtigen Einfluss ausüben. Dazu zählt auch die Verkehrspolitik. Sie soll für die optimale Erschliessung der Tourismusgebiete sorgen, insbesondere mit dem Instrument der Konzessionierung der touristischen Transportanlagen. Im Weiteren setzt sich die Tourismuspolitik für gute Rahmenbedingungen in der Raumordnungspolitik ein. Weitere tourismusnahe Querschnittspolitiken sind die Landwirtschafts-, Umweltschutz-, Kultur- und Spielbankenpolitik. Eine wichtige Aufgabe ist schliesslich die internationale Tourismuspolitik, welche darauf abzielt die Tourismuspolitiken über die Landesgrenzen hinweg zu koordinieren. Die internationale Tourismuspolitik der Schweiz setzt auf den Multilateralismus. Es werden keine bilateralen Verträge abgeschlossen. Die Schweiz ist Gründungsmitglied der Weltorganisation für Tourismus (UNWTO) und Mitglied des Tourismuskomitees der OECD. Die Schweiz hat die Verhandlungen zum Protokoll Tourismus der Alpenkonvention geführt und erfolgreich abgeschlossen. Neu sollen auch internationale Dienstleistungsabkommen den Tourismus als Verhandlungsgegenstand einschliessen.

- Regionalpolitik: Die Neue Regionalpolitik des Bundes (NRP) hat zum Ziel, die Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit einzelner Regionen – des Berggebietes, des weiteren ländlichen Raumes und der Grenzregionen – zu steigern, um so einen Beitrag zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen in den geförderten Gebieten zu leisten. Auf diese Weise will die NRP mittelbar auch dazu beitragen, eine dezentrale Besiedelung zu erhalten und die regionalen Disparitäten abzubauen. Der Bund legt im ersten Mehrjahresprogramm 2008 bis 2015 die inhaltlichen Schwerpunkte der direkten Förderung in erster Priorität auf exportorientierte, industrielle Wertschöpfungssysteme und auf die Unterstützung des Strukturwandels im Tourismus. In zweiter Priorität und subsidiär zu den entsprechenden Sektoralpolitiken sind Produktions- und Dienstleistungsstrukturen von Interesse, die sich auf spezifische Ressourcen der Berggebiete und der ländlichen Räume abstützen: Energie, Agrarwirtschaft, Bildung.
- Sportpolitisches Konzept – Bewegung, Sport und Gesundheit: Das Konzept wurde im Dezember 2000 vom Bundesrat verabschiedet. Das erste Ziel dieses Konzepts ist die Erhöhung des Anteils der bewegungsaktiven Bevölkerung. Die vier weiteren Ziele sind: Die Bildungsmöglichkeiten des Sports zu nutzen, die Voraussetzungen für Nachwuchsförderung und Spitzensport zu verbessern, den Sport als Wirtschaftsfaktor zu nutzen und Sport als Lernfeld für nachhaltige Entwicklung einzusetzen.

- Gesundheitsförderung und Präventionspolitik: Der Bundesrat hat am 18. Juni 2008 das Nationale Programm Ernährung und Bewegung 2008 – 2012 verabschiedet und das BAG beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem BASPO, der Gesundheitsförderung Schweiz und den Kantonen das Programm umzusetzen. Ziel ist es, einen aktiveren Lebensstil und eine ausgewogene Ernährungsweise zu fördern, um die so genannten «Zivilisationskrankheiten» wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Diabetes besser vorzubeugen. Spezifische Projekte, die im Rahmen des Programms entwickelt werden, beziehen sich auf zwei Hauptbereiche, nämlich der Unterstützung einer ausgewogenen Ernährung sowie einer regelmässigen körperlichen Aktivität. Die angestrebten Interventionen zielen darauf, die Konsumenteninformationen zu verbessern, die Zugangsmöglichkeiten zu Bewegungsangeboten zu vereinfachen, insbesondere durch die Förderung des Langsamverkehrs und einer nachhaltigen Agglomerationspolitik, die Ausbildung und Forschung in diesen Themenbereichen zu unterstützen und die betroffenen Akteure für die multisektorale Zusammenarbeit zu gewinnen.

3.4 Vielfältige rechtliche Grundlagen im Freizeitverkehr

Aufgrund der Vielfältigkeit des Freizeitverkehrs stehen sehr viele gesetzliche Grundlagen mit der Zielsetzung eines nachhaltigen Freizeitverkehrs in Zusammenhang. Diese sollen nachfolgend zusammenfassend dargelegt werden.

3.4.1 Nachhaltigkeit

Bereits im Zweckartikel der Bundesverfassung (Art. 2 Abs. 2 BV¹⁸) verpflichtet sich die Schweizerische Eidgenossenschaft, die nachhaltige Entwicklung des Landes zu fördern. Dies wird verdeutlicht, indem Bund und Kantone ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen anderseits anstreben (Art. 73 BV).

3.4.2 Umwelt und Ressourcen, Gesundheit und Sport

Beim Schutz von Mensch und Umwelt hat der Bund weit reichende Kompetenzen. So erlässt er beispielsweise Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen (Art. 74 Abs. 1 BV) sowie zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt und zur Erhaltung ihrer Lebensräume in der natürlichen Vielfalt (Art. 78 Abs. 4 BV). Moore und Moorlandschaften von besonderer Schönheit und gesamtschweizerischer Bedeutung sind geschützt (Art. 78 Abs. 5 BV). Er schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs und begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist (Art. 84 Abs. 1 BV).

Der Bund soll Menschen, Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume gegen schädliche oder lästige Einwirkungen schützen sowie die natürlichen Lebensgrundlagen, insbesondere die biologische Vielfalt und die Fruchtbarkeit des Bodens, dauerhaft erhalten (Art. 1 Abs. 1 USG¹⁹). Im Sinne der Vorsorge sind Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden könnten, frühzeitig zu begrenzen (Art. 1 Abs. 2 USG). Bevor eine Behörde über die Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen entscheidet, prüft sie möglichst frühzeitig die Umweltverträglichkeit (Art. 10a Abs. 1 USG). Der Bund kann die Aus- und Weiterbildung fördern (Art. 49 Abs. 1 USG) sowie Forschungsar-

¹⁸ Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, SR 101

¹⁹ Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG), SR 814.01

beiten und Technologiefolgen-Abschätzungen in Auftrag geben oder unterstützen (Art. 49 Abs. 2 USG).

Der Bund fördert zudem den Sport (Art. 68 Abs. 1 BV). Er bezweckt, Turnen und Sport im Interesse der Entwicklung der Jugend, der Volksgesundheit und der körperlichen Leistungsfähigkeit zu fördern. Hierzu unterstützt er zum Beispiel zivile Turn- und Sportverbände und weitere Sportorganisationen sowie die Durchführung von Sportanlässen und unterstützt die sportwissenschaftliche Forschung (Art. 1 Bundesgesetz über die Förderung von Turnen und Sport²⁰). Er fördert die Forschung auf dem Gebiet von Turnen und Sport, indem er insbesondere sportwissenschaftliche Forschungsvorhaben unterstützt und sportstatistische Erhebungen und Untersuchungen durchführt (Art. 11 Bundesgesetz über die Förderung von Turnen und Sport). Der Bund kann weitere Förderungsmassnahmen treffen. Dazu gehören insbesondere Beiträge an die fachliche Aus- und Fortbildung von Lehrkräften (Art. 26 Sportförderungsverordnung²¹). Das BASPO fördert Sport als Element der Kultur. Zudem lehrt, erforscht und unterstützt es Sport im Dienst der Erziehung, der Gesundheit und der Freizeitgestaltung (Art. 35 Sportförderungsverordnung).

3.4.3 Raumplanung und Regionalpolitik

Die Raumplanung obliegt zwar den Kantonen, der Bund legt aber die Grundsätze fest. Die Raumplanung dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes (Art. 75 Abs. 1 BV). Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt wird. Sie stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung. Sie achten dabei auf die natürlichen Gegebenheiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft (Art. 1 Abs. 1 RPG²²). Sie unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen, die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen sowie wohnliche Siedlungen und die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten (Art. 1 Abs. 2 RPG). Für die Behörden besteht eine Planungspflicht: Bund, Kantone und Gemeinden erarbeiten die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen und stimmen sie aufeinander ab (Art. 2 Abs. 1 RPG). Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Insbesondere sollen Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden und Siedlungen sollen viele Grünflächen und Bäume enthalten (Art. 3 Abs. 3 RPG). Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Insbesondere sollen Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste für die Bevölkerung gut erreichbar sein (Art. 3 Abs. 4 RPG). Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab (Art. 13 Abs. 1 RPG sowie Art. 48 Abs. 2 RPV²³). Konzepte und Sachpläne sind für die Behörden verbindlich (Art. 22 Abs. 1 RPV).

Der Bund kann wirtschaftlich bedrohte Landesgegenden unterstützen sowie Wirtschaftszweige und Berufe fördern, wenn zumutbare Selbsthilfemassnahmen zur Sicherung ihrer Existenz nicht ausreichen (Art. 103 BV). Er soll die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Regionen stärken und deren Wertschöpfung erhöhen und so zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen in den Regionen, zur Erhaltung einer dezentralen Besiedlung und zum Abbau regionaler Disparitäten beitragen (Art. 1 Bundesgesetz über Regionalpolitik²⁴). Unterstützung des Bundes ist möglich für die Förderung von Initiativen, Program-

²⁰ Bundesgesetz vom 17. März 1972 über die Förderung von Turnen und Sport, SR 415.0

²¹ Verordnung vom 21. Oktober 1987 über die Förderung von Turnen und Sport (Sportförderungsverordnung), SR 415.01

²² Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), SR 700

²³ Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV), SR 700.1

²⁴ Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über Regionalpolitik, SR 901.0

men und Projekten (Art. 4 Bundesgesetz über Regionalpolitik), die Förderung von Entwicklungsträgern, regionalen Geschäftsstellen und anderen regionalen Akteuren (Art. 5 Bundesgesetz über Regionalpolitik), die Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (Art. 6 Bundesgesetz über Regionalpolitik) sowie in Form von Darlehen für Infrastrukturvorhaben (Art. 7 Bundesgesetz über Regionalpolitik).

3.4.4 Verkehrs-Infrastruktur und Betrieb

Auch bei den Infrastrukturen kommt dem Bund in der Regel umfassende Gesetzgebungskompetenz zu. So kann der Bund im Interesse des ganzen oder eines grossen Teils des Landes öffentliche Werke errichten und betreiben oder ihre Errichtung unterstützen (Art. 81 BV). Im Strassenverkehr erlässt der Bund Vorschriften (Art. 82 Abs. 1 BV) und übt die Oberaufsicht über die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung aus (Art. 82 Abs. 2 BV). Er stellt die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und deren Benützbarkeit sicher (Art. 83 Abs. 1 BV) und baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen (Art. 82 Abs. 2 BV). Die Gesetzgebung über den Eisenbahnverkehr, die Seilbahnen, die Schifffahrt sowie über die Luft- und Raumfahrt ist ebenfalls Sache des Bundes (Art. 87 BV). Der Bund legt weiter Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze fest (Art. 88 Abs. 1 BV) und er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren (Art. 88 Abs. 2 BV).

Der Bund bezweckt die Planung, die Anlage und die Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze (Art 1 FWG²⁵). Die Kantone sorgen dafür, dass Fuss- und Wanderwege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden, dass diese Wege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können und dass der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist (Art. 6 Abs. 1 FWG). Der Bund kann die Tätigkeiten der Kantone bei der Planung, der Anlage und der Erhaltung sowie beim Ersatz von Fuss- und Wanderwegnetzen durch fachliche Beratung und Beschaffung von Grundlagen unterstützen (Art. 11 FWG). Er kann privaten Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung für ihre Tätigkeiten Beiträge ausrichten (Art. 12 FWG).

Der Bundesrat erteilt die Konzession nach Eisenbahnrecht (Art. 6 Abs. 1 EBG²⁶). Bund und Kantone gelten den Transportunternehmungen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Verkehrsangebotes ab (Art. 49 Abs. 1 EBG). Angebote des Ortsverkehrs sowie Linien, die ausschliesslich dem Ausflugsverkehr dienen, sind von Bundesleistungen ausgeschlossen (Art. 49 Abs. 2 EBG sowie Art. 4 Abs. 1 ADFV²⁷). Der Bundesrat regelt das Bestellverfahren sowie die Grundsätze für das Leistungsangebot und die Abgeltung im Einvernehmen mit den Kantonen (Art. 51 Abs. 1 EBG). Bei der Festlegung des Leistungsangebotes wird in erster Linie die Nachfrage berücksichtigt. Weiter werden aber u.a. insbesondere auch eine angemessene Grunder-schliessung, Anliegen der Regionalpolitik, sowie Anliegen der Raumordnungspolitik und des Umweltschutzes in Betracht gezogen (Art. 51 Abs. 2 EBG). Bund, Kantone und Gemeinden können Tarifierleichterungen verlangen, wenn sie ein kulturelles, soziales, umwelt- oder energiepolitisches, volkswirtschaftliches oder sicherheitspolitisches Ziel anders nicht oder nur mit einem wesentlich grösseren Aufwand erreichen können. Sie zahlen der Unternehmung dafür die volle Entschädigung (Art. 11 TG²⁸). Beim Transport von Reisegepäck regelt der Bundesrat die Art und Weise und die Bedingungen der Vertragserfüllung, insbesondere die Lieferfristen (Art. 22 Abs. 1 TG).

²⁵ Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG), SR 704

²⁶ Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG), SR 742.101

²⁷ Verordnung vom 18. Dezember 1995 über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung, ADFV), SR 742.101.1

²⁸ Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr (Transportgesetz, TG), SR 742.40

3.4.5 Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr legt Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes für die Verkehrsinfrastrukturen fest, und er sichert die Koordination der Verkehrsträger bezogenen Massnahmen untereinander und mit der Raumentwicklung. Als Sachplan nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes verbindet der Sachplan Verkehr die Ziele der Raumentwicklung und der Verkehrsentwicklung. Er ist für die zuständigen Behörden verbindlich und er bildet eine Grundlage für die verkehrs- und infrastrukturelevanten Entscheide des Bundes. Der Teil Programm²⁹ bildet eine Grundlage für die verkehrsplanerischen Entscheide des Bundes, namentlich bei der Erarbeitung von Verkehrsdossiers oder von Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen, bei der Genehmigung von kantonalen Richtplänen oder beim Treffen von Vereinbarungen über die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs. Auch wenn der Sachplan Verkehr sich auf die Ziele, Grundsätze und Prioritäten der Verkehrsinfrastrukturpolitik konzentriert und zu nicht-infrastrukturellen Handlungsfeldern der Verkehrspolitik des Bundes keine Festlegungen trifft, sind die behördenverbindlichen Vorgaben auch für die Strategie Freizeitverkehr relevant.

In einer von sieben Entwicklungsstrategien „Förderung einer sinnvollen Komplementarität der Verkehrsträger“ wird festgelegt, dass mit einer Koordination der Verkehrsträger und der Verkehrsmittel ein sachgerechter Einsatz der Verkehrsträger unterstützt und die Effizienz des Verkehrssystems gesteigert werden sollen. In der Entwicklungsstrategie „Entwicklung des Langsamverkehrs und der kombinierten Mobilität im Personenverkehr“ wird zudem festgelegt, dass sich der Bund für die Entwicklung des Langsamverkehrs in Agglomerationen einsetzt, die optimale Eingliederung des Langsamverkehr in die Transportketten unterstützt, die Trennwirkungen beim Langsamverkehr reduziert und die Weiterentwicklung von Velorouten und Fernwanderwegen von gesamtschweizerischer Bedeutung koordiniert.

3.4.6 Landschaftskonzept Schweiz

Das Landschaftskonzept Schweiz (LKS) ist ein Konzept nach Artikel 13 RPG und wurde im Dezember 1997 von Bundesrat gutgeheissen. Es bildet damit die verbindliche Richtschnur für den Natur- und Landschaftsschutz bei Bundesaufgaben. Es formuliert eine kohärente Politik, legt allgemeine Ziele und Sachziele fest und schlägt Massnahmen vor. Die Sachziele des Landschaftskonzepts Schweiz sind auf 13 Politikbereiche aufgeteilt – etwa Bundesbauten, Verkehr und Wasserkraft – und für die betreffenden Bundesstellen verbindlich.

Als Sachziele für den Bereich Raumplanung wurden definiert:

- Boden durch zweckmässige Zuweisung vielfältiger und überlagernder Nutzungen sowie durch differenzierte Nutzungsordnung so nutzen, dass sich Natur und Landschaft optimal entwickeln können.
- Anliegen des Natur-, Landschafts- und Heimatschutzes durch die dezentrale Konzentration der Besiedelung unterstützen.
- Ausdehnung der Siedlungen begrenzen, Siedlungen nach innen entwickeln und mit Mass verdichten, Nichtsiedlungsgebiete vom Siedlungsdruck entlasten.
- Belastende Nutzungen, insbesondere Bauten und Anlagen der Infrastruktur, unter Berücksichtigung der gesamträumlichen Entwicklung, des Landschaftsschutzes und des Immissionsschutzes räumlich konzentrieren und bündeln.
- Mit raumplanerischen Mitteln eine nachhaltige Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen fördern.

²⁹ Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, 2006: Sachplan Verkehr, Teil Programm, 26. April 2006. Bern

- Schutzwürdige Natur- und Kulturobjekte sowie Landschaften erhalten.

Für den Bereich Verkehr wurden folgende Sachziele festgelegt:

- Förderung des öffentlichen Verkehrs, welcher die Bildung von dezentralen Schwerpunkten in der Siedlungsentwicklung begünstigt, sowie der Fusswegverbindungen und der Radwege.
- Durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossene Bereiche intensiver nutzen.
- Bei der Beurteilung der Zweckmässigkeit neuer Vorhaben berücksichtigt die zuständige Stelle die Verträglichkeit mit Natur und Landschaft, wobei sie auch Aufwertungsmöglichkeiten evaluiert.
- Die Trennwirkung neuer und bestehender Verkehrsanlagen minimieren.
- Unbefriedigende, durch Verkehrsanlagen hervorgerufene Zustände für Natur und Landschaft bei Um- oder Ausbauten im Rahmen des sachlich und finanziell Vertretbaren sanieren.
- Im Zusammenhang mit Lärmschutzprojekten zur Gestaltung von Landschaften, insbesondere in Siedlungen, beitragen und die negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft minimieren.
- Mit begleitenden Instrumenten der Qualitätssicherung bei Projektierung, Bau und Unterhalt von Verkehrsanlagen die Umsetzung des Natur- und Landschaftsschutzes optimieren.
- Unbenutzte oder an Verkehrsanlagen angrenzende Flächen wo möglich als Ausgleichflächen (Art. 18b Abs. 1 NHG) freihalten.
- Das bestehende Strassennetz bei der Planung von Umfahrungsstrassen einbeziehen. Insbesondere im zu entlastenden Siedlungsgebiet Verkehr dauerhaft reduzieren.

3.4.7 Fazit

Der Bund soll die nachhaltige Entwicklung des Landes fördern. Er unterstützt wissenschaftliche Forschung und Innovation. Dabei wird eine themenübergreifende, umfassende Betrachtungsweise angestrebt: die Fähigkeiten ganzheitlich und fächerübergreifend zu denken und zu handeln sollen gefördert werden. Sowohl beim Schutz von Mensch und Umwelt als auch im Verkehrsbereich hat der Bund weit reichende Kompetenzen. Für die Behörden aller Stufen besteht zudem eine Planungspflicht bezüglich der für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen. Der Bund erarbeitet daher Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können. Gerade im Freizeitverkehr ist – aufgrund der Tatsache, dass dieser den mit Abstand grössten Teil des Verkehrs ausmacht und weiter wächst – die Planungspflicht des Bundes ausgewiesen. Eine umfassende Strategie ist zudem notwendig, da zahlreiche Aufgabenbereiche des Bundes in der einen oder anderen Form davon betroffen sind oder Einfluss auf den Freizeitverkehr ausüben.

4 Herleitung des Handlungsbedarfs

4.1 Erkenntnisse der Analyse der Verkehrsentwicklung

Die Ergebnisse der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten zeigen, dass das Verkehrswachstum weiter fortschreitet. Insgesamt haben in den letzten Jahren die tägliche Unterwegszeit und die im Verkehr zurückgelegte Distanz zugenommen. Zwar lässt sich eine leichte Verlagerung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs feststellen, die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs ist aber nach wie vor ungebrochen und gerade im Freizeitverkehr sehr hoch. Wichtigstes Verkehrsmittel im Personenverkehr ist, betrachtet man die Zahl der zurückgelegten Kilometer, nach wie vor das Auto. Hier ist immer noch ein grosses Verlagerungspotenzial vorhanden, sind doch fast ein Drittel der Autofahrten kürzer als drei Kilometer.³⁰ Betrachtet man die Anzahl Wege und Etappen, ist dagegen der Fussgängerverkehr gleich wichtig wie der Autoverkehr. Eine grosse Chance besteht darin, den Langsamverkehr in Zukunft neben dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr als gleichwertigen Pfeiler einer nachhaltigen Landverkehrspolitik zu etablieren. Zudem besteht auch auf längeren Distanzen noch Potenzial zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs. Der öffentliche Verkehr ist denn auch ein wichtiges Verkehrsmittel für längere Wege zwischen Zentren. Er ist aber auch für die Fortbewegung in Städten und Agglomerationen aufgrund der hohen Flächeneffizienz und Siedlungsverträglichkeit zunehmend wichtig. Nach wie vor fast unbestritten wird eine prioritäre Förderung des öffentlichen Verkehrs von einer Mehrheit der Bevölkerung gewünscht.

Der Mikrozensus Verkehr bestätigt, dass der Agglomerationsverkehr und der Freizeitverkehr zwei zentrale Aspekte einer zukünftigen Verkehrspolitik sein müssen. Im Freizeitverkehr muss die Stossrichtung in Richtung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gehen. Die Tatsache, dass die Bevölkerung zwar für neue Lösungen aufgeschlossen ist, sich aber eher gegen zusätzliche finanzielle Belastungen ausspricht, erhöht die Herausforderung zusätzlich.

Werden die Aktivitäten im Freizeitverkehr bezüglich der mittlere Distanz, dem MIV-Anteil und dem Anteil am gesamten Freizeitverkehr analysiert (Abbildung 9), zeigt sich unter anderem Folgendes:

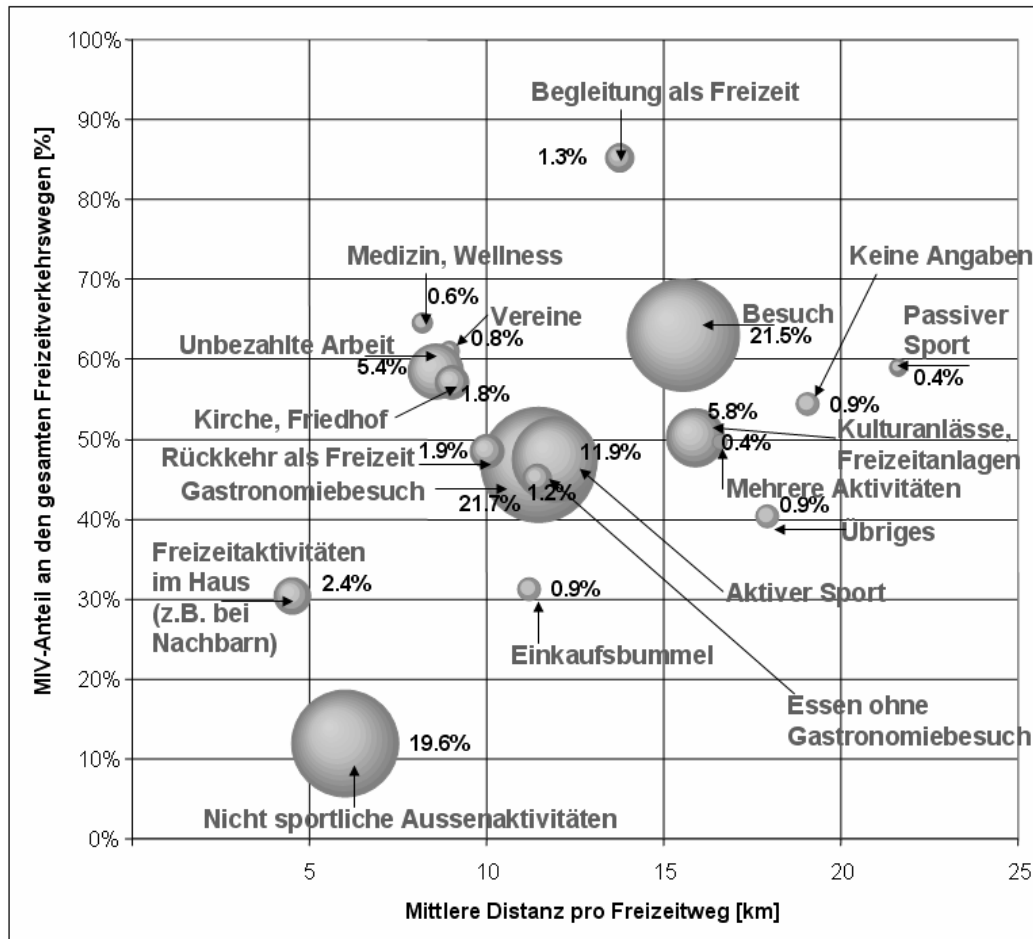
- Bezüglich des Anteils am gesamten Freizeitverkehr sind vor allem Gastronomiebesuche, die Besuche von Verwandten und Bekannten sowie nicht-sportliche Aussenaktivitäten massgebend. Bei letzteren handelt es sich aber um kurze Wege mit einem sehr tiefen Anteil MIV, sodass hier kaum Handlungsbedarf gegeben ist. Wenn notwendig, sind Massnahmen zu treffen, damit der in diesem Segment hohe Anteil des Langsamverkehrs gehalten werden kann. Bei den Gastronomiebesuchen ist der Anteil des MIV doch deutlich höher, sie sind aber vor allem auch aufgrund des hohen Anteils am gesamten Freizeitverkehr relevant. Bei den Besuchen von Verwandten und Bekannten schliesslich ist sowohl aufgrund des hohen Anteils am gesamten Freizeitverkehr als auch aufgrund des hohen Anteils des MIV ein Handlungsbedarf klar erkennbar.
- Weiter fällt auf, dass diejenigen Teile des Freizeitverkehrs mit sehr hohem MIV-Anteil in der Regel mengenmässig eine kleine Bedeutung von unter 1% bis ca. 2% aufweisen (z.B. Begleitung in der Freizeit, Medizin und Wellness, Vereine, Kirche und Friedhof) und daher daraus kein spezifischer Handlungsbedarf abgeleitet werden kann. Einzig bei der unbezahlten Arbeit (5,4%) erreicht der Anteil am gesamten Freizeitverkehr ein genügend hohes Ausmass, dass ein spezifischer Handlungsbedarf gegeben sein könnte.

³⁰ 28 % der Autofahrten im Freizeitverkehr sind kürzer als 3 km. Allerdings sind diese Fahrten oft ein Teil einer Wegkette, die länger als 3 km ist. Insgesamt sind nur 8,5 % der Ausgänge (Wegketten) mit dem Auto kürzer als 3 km.

- Aufgrund des recht hohen Anteils des MIV und des relevanten Anteils am gesamten Freizeitverkehr sind zudem auch die Themen Aktiver Sport sowie Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen relevant, letztere zudem auch wegen der vergleichsweise höheren zurückgelegten Distanzen.

Abbildung 9

Aktivitäten im Freizeitverkehr – mittlere Distanz (X-Achse [in km]), MIV-Anteil (Y-Achse [in %]) und Anteil am gesamten Freizeitverkehr (Fläche der Kreise [in %])³¹
(eigene Darstellung; Quelle: BFS, ARE, 2007)



Der Handlungsbedarf ergibt sich gemäss dieser Analyse vorab im Bereich der Besuche von Verwandten und Bekannten, – in etwas geringerem Mass – im Bereich der Gastronomiebesuche sowie – an dritter Stelle – beim aktiven Sport. Mit nochmals geringerer Bedeutung sind zudem Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen zu beachten. Aus dieser Analyse wird auch bereits die Schwierigkeit bei der Definition von Massnahmen erkennbar. Die individuelle Freiheit der Menschen soll nicht beeinträchtigt werden. Die Pflege der sozialen Kontakte, aktiver Sport, Gastronomiebesuche – dies sind alles gesellschaftlich und volkswirtschaftlich wichtige und erwünschte Aktivitäten, welche nicht eingeschränkt werden sollen. Somit sind Massnahmen, welche eine Reduktion der Anzahl Wege in diesen Bereichen anstreben würden, kaum sinnvoll. Mögliche Massnahmen beschränken sich daher primär auf die Beeinflussung der Wahl des Verkehrsmittels und allenfalls eine Verkürzung der Reisedistanzen. Attraktivitätssteigerungen des Wohnumfelds sowie Verbesserungen des Angebots des öffentlichen Verkehrs, der kombinierten Mobilität sowie Verbesserungen zugunsten des Langsamverkehrs können daher einen gewissen Beitrag leisten.

³¹ Die Aktivität „Ausflug, Ferien“ ist in der Abbildung nicht ersichtlich, da die mittlere Reiseweite mit 43 km ausserhalb der Darstellung liegt; der Anteil beträgt aber lediglich 0,6% aller Freizeitwege.

Je länger desto mehr ist aber eine breit gefächerte Gesamtverkehrspolitik notwendig, welche die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft sichert und gleichzeitig die Belastung für die heutigen und zukünftigen Generationen reduziert. Dies gilt insbesondere für den dispersen Freizeitverkehr.

4.2 Beurteilung des Freizeitverkehrs mit der Methode des ganzheitlichen Managements

Die Methode des ‚Ganzheitlichen Managements‘ (Honegger, J., Vettiger, H., 2003) kann wesentlich zum Verständnis von komplexen Systemen – wie es der Freizeitverkehr darstellt – beitragen. Im „Netzwerk Freizeitverkehr“ können als Erfolgsfaktoren mit starken Zusammenhängen vorab die Anzahl Kunden für die Reise-Destinationen (Tourismusregionen) und die dort ansässigen Unternehmen (Hotels, Bergbahnen etc.) identifiziert werden. Betreffend der Umweltwirkungen und der gesellschaftlichen Aspekte sind vorab das Beziehungsnetz der Bevölkerung (Grösse, Intensität, Ausdehnung der sozialen Kontakte) sowie das Freizeit- und das finanzielle Budget wichtige Einflussgrössen, welche direkt oder indirekt auf die Länge und Anzahl der Fahrten (MIV und ÖV) und damit auf die Umwelt wirken. Die Anzahl und Länge der MIV- und ÖV-Fahrten bestimmen im Wesentlichen über die Umweltwirkungen.

Bei den Besuchen sind diese Faktoren vorab abhängig von gesellschaftlichen (Anteil Freizeit am Zeitbudget) aber vor allem von individuellen Faktoren (Grösse, Intensität, Ausdehnung des Beziehungsnetzes) sowie vom Preis der Mobilität insgesamt und dem Verhältnis der Attraktivität vom MIV gegenüber dem ÖV.

Bei den Gastronomiebesuche sind nebst den vorerwähnten Faktoren welche die Verkehrsmittelwahl sowie die Anzahl und die Länge der Fahrten beeinflussen (Preis, Anteil Freizeit am Zeitbudget, Ausgestaltung Beziehungsnetz, Verhältnis der Attraktivität vom MIV gegenüber dem ÖV) vor allem Faktoren der Unternehmen selbst relevant. Die zentrale Grösse dabei ist die Anzahl der Kunden, welche – nebst den für die Unternehmen externen Faktoren wie der Anteil Freizeit am Zeitbudget und das Einkommen – vorab durch die Qualität des Angebotes bestimmt wird.

Beim Spazieren, Wandern und Stadtbummel ist die eigentliche Aktivität selbst im Interesse der Nachhaltigkeit des Freizeitverkehrs wohl in jedem Fall positiv zu würdigen, indem kaum Fälle denkbar sind, wo nicht ein positiver oder mindestens neutraler Effekt auf gesellschaftliche Aspekte (Begegnungen; Kennen lernen und Austausch zwischen verschiedenen Regionen etc.), Wirtschaft (z.B. Besuch von Ausflugsrestaurants) sowie Umwelt resultieren (keine Luft- und Lärmemissionen). Es ist unter diesem Aspekt vorab die Anreise zur eigentlichen Aktivität von Interesse. Die Anzahl der Fahrten ist wiederum von den vorerwähnten Einflussgrössen abhängig (Preis, Zeitbudget für Freizeit, Ausgestaltung Beziehungsnetz etc.). Hier gewinnt aber zusätzlich die Attraktivität der näheren Umgebung an Bedeutung, in dem dieser Faktor einen (reduzierenden) Einfluss auf die Länge der Fahrten ausüben kann.

Die überwiegende Mehrzahl der relevanten Faktoren haben wenig Einfluss auf den Freizeitverkehr, werden aber von anderen Grössen auch wenig beeinflusst und reagieren in diesem Sinne träge auf Veränderungen. Demgegenüber sind nur wenige der vorerwähnten Faktoren aktiv, das heisst nur wenige üben einen starken Einfluss auf den Freizeitverkehr aus. Es zeigt sich zudem, dass an sich relativ viele Erfolgsfaktoren durch den Bund direkt lenkbar sind. Es sind dies vorab Massnahmen im Bereich Preise, Tarife, Abgeltungen, Erreichbarkeit, Angebotsqualität, Vollzug Natur-/Umweltschutz sowie Information. Als mögliche Stellen für Eingriffe in das System Freizeitverkehr sind aber fast ausschliesslich Faktoren erkennbar, welche als träge zu beurteilen sind, also nur einen schwachen Einfluss auf das System auszuüben vermögen.

Dies bedeutet, dass zwar auf Bundesebene einige Möglichkeiten bestehen, auf einen nachhaltigen Freizeitverkehr hinzuwirken. Die möglichen Massnahmen können aber meist nur in Bereichen ergriffen werden, wo der Einfluss auf das System relativ gering ist bzw. bei Grössen, welche von anderen vom Bund nicht beeinflussbaren Einflussfaktoren viel stärker beeinflusst werden. Eine weitere wichtige Erkenntnis ist aber auch, dass eine Konzentration auf einzelne, wenige Massnahmen kaum den erwünschten Erfolg bringen wird, sondern dass im Gegenteil ein aufeinander abgestimmtes Paket von verschiedenen Massnahmen notwendig sein wird.

4.3 Konkretisierung des Handlungsbedarfs – Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Freizeitverkehr

4.3.1 Die Stärken

Eine der grossen Stärken im Freizeitmarkt in der Schweiz ist das vielfältige und attraktive Tourismusangebot. Eine Stärke des Freizeitverkehrs ist dabei, dass viele dieser Destinationen grundsätzlich über ein Angebot des öffentlichen Verkehrs verfügen, auch wenn dieses teilweise noch zu wenig genutzt wird. Der hohe Anteil der Besuche von Verwandten und Bekannten, von Gastronomiebesuchen sowie nicht-sportliche Aussenaktivitäten aber auch beim aktivem Sport zeigt eine grosse soziale und sportliche Aktivität der Bevölkerung, was aus Sicht der sozialen Nachhaltigkeit sowie der Gesundheit sehr zu begrüßen ist.

Mit der Strategie Nachhaltigkeit sowie der Agglomerationspolitik hat der Bundesrat zudem gute Voraussetzungen für einen nachhaltigen Freizeitverkehr geschaffen, indem die notwendigen Zielvorgaben und Rahmenbedingungen definiert sind und eine Konstanz des künftigen Handelns gewährleistet werden kann.

Nicht-sportliche Aussenaktivitäten sind zwar anteilmässig relevant, es handelt sich aber um kurze Wege mit einem sehr tiefen Anteil MIV. Es gibt also durchaus bereits heute grosse Segmente des Freizeitverkehrs, welche mit geringen negativen Auswirkungen verbunden sind. Zudem weisen diejenigen Teile des Freizeitverkehrs mit sehr hohem MIV-Anteil oft mengenmässig eine kleine Bedeutung von unter 1% bis ca. 2% am gesamten Freizeitverkehr auf.

4.3.2 Die Schwächen

Obwohl der Freizeitverkehr den grössten Anteil am Gesamtverkehr darstellt, liegen erst ungenügende Datengrundlagen vor. Insbesondere wurde erst in jüngster Zeit eine weitergehende Differenzierung (z.B. im neuen Mikrozensus 2005) vorgenommen, sodass heute immer noch nur wenige differenzierte Daten vorliegen und Zeitreihen höchstens sehr grob erhältlich sind. Dies ist zwar keine Schwäche des Freizeitverkehrs an sich, erweist sich aber als Nachteil bei der spezifischen Herleitung von gezielten Massnahmen. Mit den Erhebungen zum Mikrozensus 2010 wird eine gewisse Verbesserung erreicht, indem die Unterscheidung der verschiedenen Arten des Freizeitverkehrs weitergeführt wird und zudem eine deutliche Steigerung der Anzahl der Interviews vorgesehen ist.

Aufgrund der in Kapitel 3.1. dargelegten Schwierigkeiten den Freizeitverkehr überhaupt zu definieren, konnten in der Vergangenheit Massnahmen oft zuwenig gezielt auf die einzelnen Arten des Freizeitverkehrs ausgestaltet werden. Es wurden zwar viele Massnahmen ergriffen, doch sind diese nicht in ein Gesamtkonzept eingebunden. Aufgrund der bisher fehlenden Strategie für den Freizeitverkehr bestehen auch keine klar definierten Zielsetzungen, Handlungsanweisungen, Verantwortlichkeiten und Zuweisungen der erforderlichen Ressourcen.

Die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs ist nach wie vor ungebrochen und gerade im Freizeitverkehr sehr hoch; bei der Zahl der zurückgelegten Kilometer dominiert nach wie vor das Auto. Bei den Gastronomiebesuchen aber vor allem bei den Besuchen von Verwandten und Bekannten ist der Anteil des MIV recht hoch; sie weisen zudem einen hohen Anteil am gesamten Freizeitverkehr auf. Einen hohen MIV-Anteil und einen relevanten Anteil am gesamten Freizeitverkehr weist zudem die unbezahlte Arbeit auf. Aufgrund des recht hohen Anteils des MIV und des relevanten Anteils am gesamten Freizeitverkehr sind zudem auch die Themen Aktiver Sport sowie Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen relevant, letztere zudem auch wegen der vergleichsweise höheren zurückgelegten Distanzen.

Eine der wesentlichen Schwächen in Hinblick auf den ökologischen Aspekt der Nachhaltigkeit des Freizeitverkehrs ist daher insgesamt der bisher überproportional hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Dies hängt in gewissem Umfang damit zusammen, dass das Angebot im öffentlichen Verkehr noch zu wenig auf die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs ausgerichtet ist. Oft fehlen attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr: entweder sind die Ziele örtlich und/oder zeitlich nicht oder nur in ungenügendem Masse durch den öffentlichen Verkehr oder durch Langsamverkehr erschlossen oder es mangelt an Zusatzangeboten (z. B. Gepäcktransport).

Es bestehen zwar auf Bundesebene einige Möglichkeiten, auf einen nachhaltigen Freizeitverkehr hinzuwirken, sie können aber meist nur in Bereichen ergriffen werden, wo der Einfluss auf das System relativ gering ist bzw. bei Grössen, welche von anderen vom Bund nicht beeinflussbaren Einflussfaktoren viel stärker beeinflusst werden.

4.3.3 Die Chancen

Der Freizeitverkehr weist den grössten Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen aus. Zudem ist mit einem weiteren Wachstum, sowohl absolut als auch in Prozent auszugehen. Wenn es gelingt, den Freizeitverkehr weniger dispers sowie nachhaltiger zu gestalten, bestehen daher gute Aussichten, auch im Verkehr insgesamt eine Verbesserung herbeizuführen. Aufgrund des heute unterdurchschnittlichen Anteils des öffentlichen Verkehrs im Freizeitverkehr besteht hier noch ein erhebliches Marktpotenzial, welches besser ausgeschöpft werden kann. Der Ende 2007 eröffnete Lötschberg-Basistunnel hat einen wesentlichen Reisezeitgewinn ermöglicht. Dieser ermöglicht es dem ÖV, attraktive Freizeitangebote für Tagesausflüge und für den Wintersport zu vermarkten, welche über Erwarten stark nachgefragt werden. Weitere Chancen sind die autofreien Orte, welche diese Marktchance nutzen, zum Beispiel Zermatt, Wengen oder Braunwald.

Knapp ein Drittel der Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer³², es ist hier also ein grosses Verlagerungspotenzial vorhanden. Zudem besteht sowohl auf längeren Distanzen, für längere Wege zwischen Zentren als auch für die Fortbewegung in Städten und Agglomerationen noch Potenzial zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen und des Veloverkehrs. Der öffentliche Verkehr wird zudem für die Fortbewegung in Städten und Agglomerationen aufgrund der hohen Flächeneffizienz und Siedlungsverträglichkeit zunehmend wichtig. Nach wie vor fast unbestritten wird eine prioritäre Förderung des öffentlichen Verkehrs von einer Mehrheit der Bevölkerung gewünscht.

Der Anteil des Freizeitverkehrs ist in den Agglomerationen sehr hoch. Damit bieten sich grosse Synergien mit der gemäss Agglomerationspolitik des Bundes angestrebten Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen.

³² 28 % der Autofahrten im Freizeitverkehr sind kürzer als 3 km. Allerdings sind diese Fahrten häufig ein Teil einer Wegkette, die länger als 3 km ist. Insgesamt sind nur 8,5% der Ausgänge (Wegketten) mit dem Auto kürzer als 3 km.

4.3.4 Die Risiken

Das Verkehrswachstum schreitet weiter fort, die tägliche Unterwegszeit und die im Verkehr zurückgelegte Distanz nehmen immer noch zu. Falls es nicht gelingen sollte, den Freizeitverkehr nachhaltiger zu gestalten, besteht die Gefahr, dass – u.a. aufgrund des grossen Anteils am Gesamtverkehr sowie des weiterhin zu erwartenden Wachstums – die negativen Auswirkungen die Qualität des Freizeitangebotes einschränken könnten. So könnte es beispielsweise zu Beeinträchtigungen von heute intakten Siedlungs- und Landschaftsräumen aber auch von heute attraktiven Tourismusdestinationen kommen, was mit negativen Effekten auf die Wirtschaft einhergehen kann. Vor allem bei den Tourismusregionen besteht eine direkte und starke Abhängigkeit von der Anzahl Kunden, welche oft nur mit einem attraktiven Angebot vor Ort aber v.a. auch mit einer intakten Umgebung angezogen werden können.

Aufgrund der Komplexität des Freizeitverkehrs wird eine Konzentration auf einzelne, wenige Massnahmen kaum den erwünschten Erfolg bringen, sondern es wird im Gegenteil ein aufeinander abgestimmtes Paket von verschiedenen Massnahmen notwendig sein. Dadurch wird es sehr schwierig, die Wirksamkeit einzelner Massnahmen darzustellen und zu belegen.

5 Vision, Ziele und Strategie

5.1 Vision

Für die Erarbeitung einer Strategie steht nicht die Effizienz („die Dinge richtig tun“) sondern die Effektivität („die richtigen Dinge tun“) im Vordergrund. Aus diesem Grund sind vorab die Ziele aus einer Vision abzuleiten.

Die Vision eines nachhaltigen Freizeitverkehrs soll dabei eine Beschreibung eines zwar schwer erreichbaren, sehr langfristigen, idealen Zustands darstellen. Im Vordergrund steht dabei die Frage: «Was beziehungsweise welchen Zustand wollen wir erreichen?»

Vision nachhaltiger Freizeitverkehr

- *Die Schweizer Bevölkerung und die ausländischen Gäste decken im Jahre 2020 ihre Freizeitmobilitätsbedürfnisse nachhaltiger ab als heute.*
- *Der Modalsplit im Freizeitverkehr hat sich im Vergleich zum Jahre 2005 zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verschoben. Die mit motorisierten Individualverkehrsmitteln zurückgelegte Anzahl Personen- und Fahrzeugkilometer im Freizeitverkehr hat sich stabilisiert.*
- *Die negativen Auswirkungen des Freizeitverkehrs auf Umwelt und Raum nehmen ab, ohne dass erhebliche Einschränkungen auf der individuellen Ebene notwendig sind.*

5.2 Ziele des Bundes im Freizeitverkehr

Die heutigen, sehr vielfältigen Anforderungen und Fragestellungen, die Verpflichtung des Bundes zu einer nachhaltigen Raum- und Verkehrsentwicklung sowie das verkehrspolitische Umfeld verlangen danach, für die nationale Politik im Freizeitverkehr weit blickende und breit abgestützte Zielsetzungen festzulegen. Die Strategie Nachhaltige Entwicklung³³ legt fest, dass allen drei Zieldimensionen und allen Kriterien der Nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen ist (umfassende Betrachtung der drei Nachhaltigkeitsdimensionen). Der Bundesrat will, dass in der neuen Legislaturperiode vermehrt von einem sektoriell orientierten Denken und Handeln auf eine stärker querschnittsorientierte transdisziplinäre Betrachtung hingearbeitet wird. Dabei sind die Bestrebungen, die Umweltqualität zu verbessern und gleichzeitig die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und die gesellschaftliche Solidarität zu steigern, besser aufeinander abzustimmen. Aus der Vision und den Nachhaltigkeitsdimensionen lassen sich spezifischen Ziele des Freizeitverkehrs ableiten:

Ziele für den Freizeitverkehr

1. *Generell verträglichere Freizeitmobilität*
 - *verringerte Umweltbelastung durch Freizeitmobilität*
 - *kürzere Freizeitwege*
 - *umweltverträgliche und verbrauchsärmere Fahrzeuge*
 - *besser ausgelastete Fahrzeuge und Infrastrukturen (Besetzungsgrad, Kapazitäten)*
 - *sicherere Fahrzeuge und Infrastrukturen*
2. *Attraktiveres Verkehrsangebot im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), des Langsamverkehrs (LV) und der kombinierten Mobilität für den Freizeitverkehr*

³³ Strategie Nachhaltige Entwicklung: Leitlinien und Aktionsplan 2008–2011; Bericht des Bundesrates vom 16. April 2008

- *Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV (unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit), des LV sowie der kombinierten Mobilität*
- *Erhöhen des Anteils der bewegungsaktiven Bevölkerung aus Gründen der Volksgesundheit*
- 3. *Erkennen und nutzen wirtschaftlicher Potenziale in allen Landesteilen, die mit nachhaltigerem Freizeitverkehr verbunden sind*
 - *Verbesserung der Wirtschaftskraft (Wertschöpfung, Ertragskraft) im Freizeit- und Tourismusbereich, beispielsweise durch Schaffen von Angeboten, welche die Inlandnachfrage erhöhen*
- 4. *Erhalt und Erhöhung der Lebensraumqualität, der kulturellen Vielfalt und des gesellschaftlichen Austauschs als Voraussetzung für einen attraktiven Freizeitstandort Schweiz*
 - *Guter Zugang zu Freizeitaktivitäten für alle sozialen Schichten*
 - *Schaffen von Freizeitangeboten im näheren Alltagsumfeld*
 - *Fördern von umweltverträglichen Angeboten in Tourismusregionen*

5.3 Strategie Freizeitverkehr des Bundes

Die Strategie Freizeitverkehr des Bundes zeigt auf, wie vorgegangen werden soll, um den in der Vision dargestellten Zustand zu erreichen. Mit der Strategie soll insbesondere aufgezeigt werden, wie der Freizeitverkehr nachhaltiger ausgestaltet werden kann und welche Rolle der Bund dabei einnehmen soll. Konkret geht es darum mit innovativen, zukunftsgerichteten Lösungsansätzen im Bereich des Freizeitverkehrs dafür zu sorgen, dass die Belastungen für Mensch und Umwelt reduziert werden, der Zugang zu und die Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen und -standorten sichergestellt ist und den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen Rechnung getragen wird. Dies bedeutet:

Strategie Freizeitverkehr des Bundes

- *Auch im Freizeitverkehr sollen diejenigen Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, welche die grössten komparativen Vorteile besitzen³⁴. Aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist eine Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr anzustreben.*
- *Reduktion des MIV-Wachstums im Freizeitverkehr, ohne dass ein allgemeines Wirtschaftswachstum in Frage gestellt wird.*
- *Kürzere Wege (attraktive Ziele in Wohnortsnahe, kombinierte Mobilität)*
- *Attraktive und konkurrenz- und marktfähige Angebote im Freizeitverkehr*
- *Es soll hauptsächlich mit Anreizen und attraktiven Angeboten gearbeitet werden und weniger mit Geboten und Verboten.*
- *Der Bund spielt eine aktive Rolle in einem Netzwerk von Schlüsselakteuren aus Kantonen und Gemeinden, von Verbänden und Interessenorganisationen und der privaten Wirtschaft*

³⁴ Bei der Beurteilung der komparativen Vorteile sind die externen Kosten bzw. die Umweltwirkungen mit zu berücksichtigen.

6 Stossrichtungen und Massnahmen

6.1 Stossrichtungen

Gemäss Organisationsverordnung für das UVEK (OV-UVEK Art. 12a) verfolgt das Bundesamt für Raumentwicklung als Fachbehörde für Raumplanung, Gesamtverkehr und nachhaltigen Entwicklung u.a. das Ziel der Förderung der nachhaltigen Entwicklung sowie der Koordination zwischen den Verkehrsträgern. Zur Verfolgung seiner Ziele erarbeitet das ARE u.a. Grundlagen und Strategien in den Bereichen Raumentwicklung, Gesamtverkehr sowie nachhaltige Entwicklung. Zudem erarbeitet es allgemeine verkehrsplanerische und verkehrspolitische Grundlagen im Hinblick auf eine koordinierte Verkehrspolitik des Bundes und sorgt dafür, dass in den Sachpolitiken des Bundes das Prinzip der nachhaltigen Entwicklung vermehrt berücksichtigt wird.

Die Strategie Freizeitverkehr ist eine dieser Grundlagen und Strategien im Bereich Gesamtverkehr in Hinblick auf eine koordinierte Verkehrspolitik des Bundes. Mit der einmaligen Aufbereitung der Grundlagen sowie der Festschreibung der Strategie ist allerdings erst ein erster Schritt erreicht. Um einen nachhaltigen Erfolg der Strategie zu garantieren, ist der Umsetzung mindestens eben so grosses Gewicht beizumessen. Für die Umsetzung sind schwergewichtig die Kantone und Gemeinden verantwortlich. Je nach Politikbereich sind zudem verschiedene Bundesstellen (in unterschiedlichem Ausmass) ebenfalls in die Umsetzung involviert. Um den Umsetzungserfolg jedoch zu überwachen und schlussendlich sicherzustellen, ist eine übergreifende Koordination notwendig. Für diese Koordination sind die notwendigen organisatorischen Rahmenbedingungen zu schaffen und die personellen und finanziellen Ressourcen bereitzustellen.

Die einzelnen Massnahmen lassen sich in folgende drei Stossrichtungen bündeln:

Stossrichtungen im Freizeitverkehr

1. *Handlungsfähigkeit verbessern – Partnerschaften bilden, Organisation verbessern*
2. *Handlungsspielraum ausnutzen – bestehende Instrumente konsequent anwenden, eingeleitete Massnahmen weiterführen und optimieren*
3. *Handlungen konzentrieren – Schlüsselthemen weiterentwickeln*

6.2 Massnahmen

Sollen die gesetzten Ziele erreicht werden, sind möglichst realistische und konkrete Massnahmen umzusetzen. Dabei soll der Fokus gezielt auf die wirksamsten und Erfolg versprechendsten Massnahmen gelegt werden. Die nachfolgende Auflistung gibt einen Überblick über die möglichen Einzelmassnahmen (Kapitel 6.2.1, 6.2.2 und 6.2.3). Die einzelnen Massnahmen werden einer Priorisierung unterzogen (Kapitel 6.3). Die prioritär weiter zu verfolgenden Massnahmen werden genauer beschrieben (Kapitel 7.1 bis 7.6). Sie bedürfen nach der Beschlussfassung über die Strategie noch einer weiteren Konkretisierung.

6.2.1 Massnahmen zur Stossrichtung „Handlungsfähigkeit verbessern – Partnerschaften bilden, Organisation verbessern“

Massnahme 1: „Grundlagen aufbereiten und verbessern“

Im Bereich der Grundlagen bestehen im Freizeitverkehr noch Lücken. Folgende Massnahmen stehen im Vordergrund:

- Ergänzungen der amtlichen Statistik im Bereich Freizeit und Tourismus,

- ein separates Ausweisen des Freizeitverkehrs in übergeordneten Statistiken (Verkehr, Wirtschaft, Umwelt, Energie etc.),
- Marktbeobachtung um neue Entwicklungen frühzeitig zu erkennen,
- Marktanalyse des Kundenpotenzials und -verhaltens der kombinierten Mobilität mit dem Ziel, eine allgemein zugängliche Grundlage für die Bereitstellung neuer Angebote zu erarbeiten.

Massnahme 2: „Forschung und Ausbildung verstärken“

Die ausgewiesenen Lücken im Bereich der Grundlagen, der Umsetzung innovativer Massnahmen und das Aufzeigen neuer Herausforderungen und Handlungsfelder bedürfen einer Verstärkung von Forschungs- und Ausbildungskapazitäten (v.a. an Hoch- und Fachhochschulen). Bisher haben sich diesbezüglich v. a. die Universitäten von Bern und St. Gallen sowie die Fachhochschule von Luzern engagiert.

Massnahme 3: „Organisatorische Einbettung verbessern – Schaffung eines Kompetenzzentrums für Freizeitverkehr“

Im Freizeitverkehr sind es nicht einzelne, wenige Massnahmen welche den erwünschten Erfolg bringen, sondern es ist ein aufeinander abgestimmtes Paket von verschiedenen Massnahmen notwendig. Auch wenn für die Umsetzung schwergewichtig die Kantone und Gemeinden verantwortlich sind, muss der Bund eine aktive Rolle in einem Netzwerk von Schlüsselakteuren aus Kantonen und Gemeinden, von Verbänden und Interessenorganisationen und der privaten Wirtschaft spielen. Um den Umsetzungserfolg zu überwachen und schlussendlich sicherzustellen, ist eine übergreifende Koordination notwendig. Es ist daher im UVEK eine verantwortliche Stelle im Sinne eines „Kompetenzzentrums für Freizeitverkehr“ zu bezeichnen. In der Zusammenarbeit mit den privaten Akteuren ist vorab das Thema breiter zu verankern. Innerhalb des Staates stehen folgende Handlungsfelder im Vordergrund:

- Institutionelle Verankerung des Themas,
- Vernetzung der relevanten Akteure,
- Bereitstellen der notwendigen Ressourcen,
- Umsetzung und Controlling von Massnahmen.

Dieses „Kompetenzzentrum für Freizeitverkehr“ lässt sich allenfalls mit dem „Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK (DZM)“ kombinieren (siehe Massnahme 8).

6.2.2 Massnahmen zur Stossrichtung „Handlungsspielraum ausnutzen – bestehende Instrumente konsequent anwenden, eingeleitete Massnahmen weiterführen und optimieren“

Massnahme 4: „Ansatzpunkte der Raumentwicklung nutzen“

Der Freizeitverkehr und räumliche Strukturen beeinflussen sich gegenseitig. Dabei hat die Raumplanung u.a. folgende Aufgaben zu erfüllen:

- Aufnahme der Zielsetzung der Strategie Freizeitverkehr in die eigenen strategischen Überlegungen (z.B. in den Sachplan Verkehr des Bundes)
- Berücksichtigung der Strategie Freizeitverkehr bei der Prüfung bzw. Genehmigung von Instrumenten anderer Planungsträger (Richtplanung, Agglomerationsprogramme)

- Federführung in wichtigen Themenbereichen wie Standortwahl, -qualität und -erschliessung (z.B. Freizeitgrossanlagen, Wohnumfeld)

Massnahme 5: „Einbettung des Freizeitverkehrs in weitere Politikbereiche“

Für die Regionalpolitik und den Tourismus ist die Verkehrserschliessung von grosser Bedeutung, gleichzeitig ist der Tourismus für einen beachtlichen Teil des Freizeitverkehrs verantwortlich.

Zwischen Umweltpolitik und der Strategie Freizeitverkehr bestehen Synergien. Diese gilt es bei der Umsetzung umweltpolitischer Anliegen mit zu berücksichtigen (u.a. Landschaft, Luft, Lärm, CO₂ etc.)

Zwischen Energiepolitik und der Strategie Freizeitverkehr bestehen ähnliche Synergien. Diese gilt es bei der Umsetzung energiepolitischer Anliegen mit zu berücksichtigen (Energie sparen, CO₂). Besondere Bedeutung kommt der weiteren Unterstützung von Projekten im Freizeitverkehrsbereich im Rahmen von EnergieSchweiz zu. Ebenfalls von Bedeutung sind die Entwicklungen in den Bereichen CO₂-Abgabe und Klimarappen.

Gesundheits- und Bewegungsförderungspolitik haben zum Ziel, körperliche Aktivitäten im Alltag zu fördern. Vermehrtes Zufussgehen und Velofahren sind deshalb ein gemeinsames Anliegen.

Massnahme 6: „Prüfung der Handlungsmöglichkeiten für eine aktivere Standortpolitik von freizeitrelevanten verkehrsintensiven Einrichtungen“

Die Bundesämter BAFU und ARE haben im Juni 2006 die Vollzugshilfe „Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan“ publiziert. Es soll darüber hinaus geprüft werden, ob seitens des Bundes weitere Einflussmöglichkeiten bestehen. Zudem ist die Erarbeitung und Bereitstellung von Planungsgrundlagen und Standards für eine bessere Erreichbarkeit von verkehrsintensiven Einrichtungen durch ÖV und LV bzw. Festlegung von Modalsplitzielen für verkehrsintensive Einrichtungen denkbar.

Massnahme 7: „Überprüfung der Ausschöpfung der Potenziale im öffentlichen Personenverkehr“

Der Bund nimmt auf verschiedene Arten direkten und indirekten Einfluss auf die Gestaltung des Angebots des öffentlichen Verkehrs, sei es als Eigner der SBB, sei es im Rahmen der Leistungsvereinbarung, aber auch mit den Abgeltungen im regionalen Personenverkehr. Eine Evaluation soll die Frage beantworten, wie die vorhandenen Potenziale des öffentlichen Verkehrs im Freizeitverkehr besser ausgeschöpft werden können.

6.2.3 Massnahmen zur Stossrichtung „Handlungen konzentrieren – Schlüsselthemen weiterentwickeln“

Massnahme 8: „Innovationen fördern“

Um das Potenzial von innovativen Ansätzen auszunutzen, stehen derzeit zwei Schwerpunkte im Vordergrund:

- Freizeitverkehr allgemein: „Förderung von innovativen Projekten im Freizeitverkehr“: Förderung von innovativen Freizeitverkehrsprojekten durch den Bund im Rahmen des Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK.
- Tourismus: „Verfolgung von innovativen und marktfähigen Ansätzen der Stückgutlogistik und des Gepäcktransports, insbesondere von Tür-zu-Tür-Transporten“: Evaluation der bisherigen Ansätze und Darlegung von innovativen Ansätzen der Stückgutlogistik und des Gepäcktransport mit dem Ziel, neue marktfähige Angebote zu entwi-

ckeln und anzubieten. Eventuell Initiierung von Forschungsarbeiten, um mittelfristig neue und innovative Formen der Stückgutlogistik, der Güterversorgung, des Gepäcktransports sowie von Velomitnahme und Velotransport zu entwickeln.

Massnahme 9: „Kurze Wege“

Die Förderung kurzer Wege bedingt eine Steigerung der Attraktivität der näheren Umgebung z.B. durch eine Verbesserung der Freizeitmöglichkeiten bzw. eine verbesserte Zugänglichkeit und Bekanntheit der Angebote in der näheren Umgebung. Zu diesem Zweck ist insbesondere die Bereitstellung einer Best Practice-Sammlung und Erstellung einer Wegleitung für die Erschliessung von lokalen und regionalen Naherholungsgebieten sowie für ein Mobilitätsmanagement von Freizeiteinrichtungen im Wohnumfeld zu prüfen.

Massnahme 10: „Konzentration auf den Freizeitverkehr in der Agglomeration“

Bei der Erarbeitung der Strategie Freizeitverkehr konnte auf aktuelle Datengrundlagen zurückgegriffen werden (Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007) sowie Ohnmacht T., et. al. (2008)), welche die grosse Bedeutung des Freizeitverkehrs in und zwischen den Agglomerationen deutlich machen (vgl. Kapitel 3.2.2). Die Massnahmen 9 („Kurze Wege“) und 4 („Ansatzpunkte der Raumentwicklung nutzen“) vermögen hier sicher einen wichtigen Beitrag zu leisten. Es sind aber auf dieser Grundlage weitere, gezielt auf diesen wichtigen Teil des Freizeitverkehrs ausgerichtete Massnahmen zu entwickeln. Zu diesem Zweck sind weitere Grundlagenarbeiten im Sinne einer angewandten, zielorientierten Forschung notwendig, da die bisher vorliegenden Studien noch zu wenige und zu wenig spezifischen Lösungsansätze aufzeigen.

Massnahme 11: „Konzentration auf die wichtigsten Bereiche des Freizeitverkehrs“

Ebenfalls aufgrund der vorerwähnten aktuellen Datengrundlagen wird die grosse Relevanz der drei Bereiche der Besuche von Verwandten und Bekannten, der Gastronomiebesuche sowie beim aktiven Sport deutlich (vgl. Kapitel 4.1). Es sind daher gezielt auf diese Bereiche des Freizeitverkehrs ausgerichtete Massnahmen zu entwickeln. Weiter sind Massnahmen bei Reisen mit mindestens einer Übernachtung ebenfalls zu prüfen.

Die Massnahmen werden nachfolgend bezüglich ihrer Wirksamkeit und Machbarkeit bewertet und dementsprechend unterschiedlich priorisiert (vgl. Tabelle 10).

6.3 Herleitung der Prioritäten

Tabelle 10

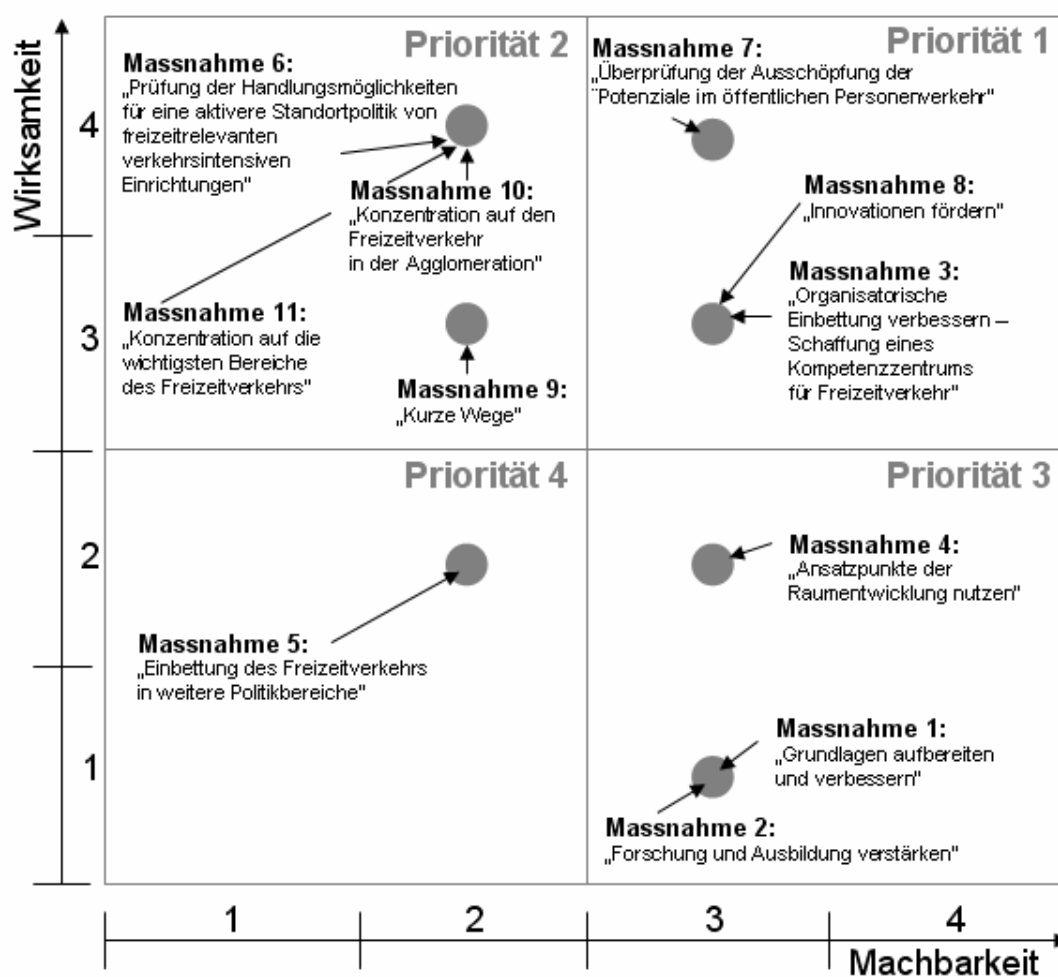
Herleitung der Prioritäten

Massnahmentitel	Wirksamkeit	Machbarkeit	Priorität
Stossrichtung „Handlungsfähigkeit verbessern – Partnerschaften bilden, Organisation verbessern“			
Massnahme 1 „Grundlagen aufbereiten und verbessern“	1	3	3
Massnahme 2 „Forschung und Ausbildung verstärken“	1	3	3
Massnahme 3 „Organisatorische Einbettung verbessern – Schaffung eines Kompetenzzentrums für Freizeitverkehr“	3	3	1
Stossrichtung „Handlungsspielraum ausnutzen – bestehende Instrumente konsequent anwenden, eingeleitete Massnahmen weiterführen und optimieren“			
Massnahme 4 „Ansatzpunkte der Raumentwicklung nutzen“	2	3	3
Massnahme 5 „Einbettung des Freizeitverkehrs in weitere Politikbereiche“	2	2	4
Massnahme 6 „Prüfung der Handlungsmöglichkeiten für eine aktivere Standortpolitik von freizeitrelevanten verkehrsintensiven Einrichtungen“	4	2	2
Massnahme 7 „Überprüfung der Ausschöpfung der Potenziale im öffentlichen Personenverkehr“	4	3	1
Stossrichtung „Handlungen konzentrieren – Schlüsselthemen weiterentwickeln“			
Massnahme 8 „Innovationen fördern“	3	3	1
Massnahme 9 „Kurze Wege“	3	2	2
Massnahme 10 „Konzentration auf den Freizeitverkehr in der Agglomeration“	4	2	2
Massnahme 11 „Konzentration auf die wichtigsten Bereiche des Freizeitverkehrs“	4	2	2

Legende: Wirksamkeit: 1 = klein; 2 = eher klein; 3 = eher gross; 4 = gross;
Machbarkeit: 1 = schwierig; 2 = eher schwierig; 3 = eher einfach; 4 = einfach

Die Prioritäten gemäss der Tabelle 10 lassen sich aus der Bewertung gemäss Abbildung 11 ablesen. Die Beurteilung, ob eine Massnahme eine eher grosse oder kleine Wirksamkeit aufweist, richtet sich einerseits danach, ob ein Einfluss auf bedeutende oder nur auf kleine Anteile des Freizeitverkehrs zu erwarten sind. Andererseits fliesst in die Beurteilung ein, ob durch die Massnahmen eine direkte und starke Wirkung erzielt werden kann oder nicht. Die Beurteilung der Machbarkeit hängt im Wesentlichen davon ab, ob eine Massnahme durch den Bund direkt ausgelöst werden kann.

Herleitung der Prioritäten



7 Umsetzung: prioritäre Massnahmen (Priorität 1 und 2)

Die Umsetzung hat auf verschiedensten Ebenen zu erfolgen. Einerseits sollen bestehende Instrumente und gewisse, bereits eingeleitete Arbeiten weitergeführt werden. Auch wenn sie keine prioritären Massnahmen im Rahmen dieser Strategie bilden, sind einzelne Massnahmen der Priorität 3 (wie zum Beispiel die Wahrnehmung der Möglichkeiten der bestehenden Instrumente in der Raumplanung) im Rahmen der laufenden Aufgaben zu beachten. Zusätzlich sollen die prioritären Massnahmen (Prioritäten 1 und 2 gemäss Tabelle 10 bzw. Abbildung 10) eingeleitet bzw. weiter konkretisiert werden. Diese werden nachstehend kurz beschrieben.

7.1 Massnahme 3: „Organisatorische Einbettung verbessern – Schaffung eines Kompetenzzentrums für Freizeitverkehr“

Die Strategie Freizeitverkehr ist ein erster Schritt, der Umsetzung ist aber mindestens eben so grosses Gewicht beizumessen. Es sind nicht einzelne, wenige Massnahmen welche den erwünschten Erfolg bringen, sondern es ist ein aufeinander abgestimmtes Paket von verschiedenen Massnahmen notwendig. Der Bundesrat will zudem gemäss seiner Strategie Nachhaltige Entwicklung, dass in der neuen Legislaturperiode 2008 – 2011 vermehrt von einem sektoriell orientierten Denken und Handeln auf eine stärker querschnittsorientierte transdisziplinäre Betrachtung hingearbeitet wird. Für die Umsetzung sind zwar schwergewichtig die Kantone und Gemeinden verantwortlich. Je nach Politikbereich sind aber verschiedene Bundesstellen (in unterschiedlichem Ausmass) ebenfalls in die Umsetzung involviert. Der Bund muss daher eine aktive Rolle in einem Netzwerk von Schlüsselakteuren aus Kantonen und Gemeinden, von Verbänden und Interessenorganisationen und der privaten Wirtschaft spielen. Um den Umsetzungserfolg zu überwachen und schlussendlich sicherzustellen, ist daher eine übergreifende Koordination notwendig. Für diese Koordination sind die notwendigen organisatorischen Rahmenbedingungen zu schaffen. Es ist daher im UVEK eine verantwortliche Stelle im Sinne eines „Kompetenzzentrums für Freizeitverkehr“ zu bezeichnen. Aus Gründen der Effizienz und zur Nutzung von Synergieeffekten soll dieses Kompetenzzentrum mit dem bereits bestehenden „Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK“ kombiniert werden (Massnahme 8). Zukünftig soll das Dienstleistungszentrum auch aktiv gewisse wichtige Themenfelder planerisch bearbeiten bzw. ausschreiben können. Diese Schwerpunktthemen werden im Rahmen der vorliegenden Strategie Freizeitverkehr definiert und gelten somit auch für das Dienstleistungszentrum als Leitplanke für die aktive planerische Bearbeitung und Ausschreibung. Im Rahmen der zukünftigen Weiterführung des Dienstleistungszentrums soll – neben den bewährten halbjährlichen Projektwettbewerben (bottom-up-Ansatz) – auf Grundlage der definierten Schwerpunktthemen Ausschreibungen lanciert werden, um gezielt Projekte und Forschungsarbeiten umzusetzen (top-down-Ansatz).

Das „Kompetenzzentrum für Freizeitverkehr“ ist u.a. verantwortlich dafür, den Freizeitverkehr als zentrales Aktionsfeld in der nationalen Verkehrspolitik zu positionieren. Dazu gilt es folgende Aufgaben zu erfüllen:

- Institutionell: Institutionelle Verankerung des Themas innerhalb der Bundesverwaltung, Vernetzung der relevanten Akteure des Freizeitverkehrs; im Vordergrund steht die Koordination und Vernetzung im Sinne einer Informationsdrehscheibe.
- Inhaltlich: Unterstützungsmöglichkeiten für nachhaltige und innovative Freizeitverkehrslösungen schaffen sowie Aufnahme der Zielsetzungen der Strategie Freizeitverkehr in die verkehrspolitischen und -planerischen Überlegungen, d.h. Berücksichtigung im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik und in den einzelnen Sektoral-

politiken zum öffentlichen Verkehr, zum motorisierten Individualverkehr, zum Langsamverkehr und zu einem späteren Zeitpunkt auch zur Luftfahrt:

- bei verkehrspolitischen Entscheiden und Festlegung genereller Ziele,
- bei der Angebotsplanung (Infrastruktur und Betrieb),
- bei Abgeltung und Betrieb von erbrachten Leistungen,
- bei hoheitlichen Aufgaben wie Konzessionierung.

Mit der Zusammenführung des „Kompetenzzentrums für Freizeitverkehr“ mit dem „Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK“ können Synergien optimal genutzt werden und Überschneidungen werden verhindert. Mit dem Themenbereich Langsamverkehr (LV) beschäftigt sich das Bundesamt für Strassen ASTRA im Rahmen seiner Amtsaufgaben. Der Bereich Langsamverkehr des ASTRA hat die Querschnittsaufgabe, auf Bundesebene möglichst günstige Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Stärkung des Langsamverkehrs zu schaffen. Günstige Rahmenbedingungen werden über den Einbezug des Langsamverkehrs in die verkehrspolitischen Projekte und Massnahmen des Bundes geschaffen. So ist der Langsamverkehr Teil des Sachplans Verkehr, und Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs sind unverzichtbarer Bestandteil der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr gemäss dem neuen Infrastrukturfondsgesetz (IFG). Dieses Gesetz bietet erstmals die Möglichkeit, Bundesbeiträge für Infrastrukturen des Langsamverkehrs zu bezahlen. Verschiedene qualitative Weiterentwicklungen im Wander- und Veloland Schweiz – z.B. eine leichter verständliche Signalisation sowie Informationen im Internet – tragen ebenfalls zur Stärkung des Langsamverkehrs bei. Es ist sichergestellt, dass die Arbeiten im Bereich Langsamverkehr der verschiedenen Bundesstellen koordiniert und Synergien genutzt werden und keine Doppelspurigkeiten entstehen.

7.2 Massnahme 6: „Prüfung der Handlungsmöglichkeiten für eine aktivere Standortpolitik von freizeitrelevanten verkehrsintensiven Einrichtungen“

Die Raumplanung hat u.a. die Aufgabe Standorte, Anzahl und Dimensionierung der publikumsintensiven Einrichtungen zu bezeichnen. In den kantonalen Richtplänen besteht im Rahmen der Standortplanung die Möglichkeit, die Standorte auf verkehrsminimierende Lagen einzugrenzen (Bundesamt für Umwelt, Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan, Umwelt-Vollzug Nr. 0605, Bern, 2006). Dies ist im Rahmen der Prüfung der kantonalen Richtpläne sicherzustellen.

Bei publikumsintensiven Einrichtungen und Veranstaltungen bestehen in mehrfacher Hinsicht relativ günstige Bedingungen für eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und teilweise auch der Reisedistanzen im Freizeitverkehr mit den Instrumenten der Raum- und Verkehrsplanung. Es gibt auch schon eine Reihe von guten Beispielen dafür, wie mit der Thematik planerisch umgegangen werden kann. Standorte von solchen Einrichtungen in einer Stadt sind in der Regel einem Standort im regionalen Umland vorzuziehen, weil sich so die durchschnittlichen Wegstrecken verringern und die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs beeinflussen lassen.

Bei Grossveranstaltungen wie der Expo.02 und der Fussball-EM EURO2008 mit langfristigen Planungszeiträumen, macht der Bund als finanziell Beteiligter bereits in der Planungsphase Vorgaben in Bezug auf die angestrebte Verkehrsstrategie. So wurde z.B. in der Botschaft des Bundesrates zur Expo.02 aus dem Jahr 1996 als Ziel genannt, in der von Bund und den Kantonen zu entwickelnden Transportstrategie die öffentlichen Verkehrsmittel zu bevorzugen. Dieses Ziel wurde in einem „Sachplan Expo.01“ konkretisiert. Die angestrebten Modal-Split-Ziele für die Anreise der Besucher mit dem ÖV wurden dank

den Massnahmen im ÖV und MIV (Parkraumbewirtschaftung) bei der Expo.02 deutlich übertroffen: im Anreiseverkehr wählten 57% der Besucher den ÖV. Derartige Massnahmen sind bei vergleichbaren Anlässen analog anzuwenden.

Es sind aber nicht nur die einzelnen, wenigen Grossereignisse, welche den insgesamt hohen Anteil des Freizeitverkehrs prägen. Vielmehr sind vor allem die permanenten verkehrsintensiven Einrichtungen für das Verkehrsaufkommen von Bedeutung. Es ist daher abzuklären, ob über die vorerwähnte Empfehlung betreffend der Berücksichtigung der verkehrsintensive Einrichtungen in den kantonalen Richtplänen hinaus, weitere Möglichkeiten des Bundes bestehen, das Verkehrsaufkommen von solchen Anlagen zu beeinflussen.

7.3 Massnahme 7: „Überprüfung der Ausschöpfung der Potenziale im öffentlichen Verkehr“

Der Bund nimmt auf verschiedene Arten direkten und indirekten Einfluss auf die Gestaltung des Angebots des öffentlichen Verkehrs, sei es als Eigner der SBB, sei es im Rahmen der Leistungsvereinbarung, aber auch mit den Abgeltungen im regionalen Personenverkehr. Eine Evaluation soll die Frage beantworten, wie die vorhandenen Potenziale des öffentlichen Verkehrs im Freizeitverkehr besser ausgeschöpft werden können. Dabei können u.a. folgende Punkte untersucht werden:

- Weitere Förderung der kombinierten Mobilität und durchgängiger Transportketten,
- Erweiterung der angebotenen Fahrausweise im öffentlichen Verkehr in Kombination mit Kulturanlässen und -einrichtungen,
- Abklärungen für ein Freizeit GA,
- Überprüfung der Abgeltungen im regionalen Personenverkehr im Hinblick auf einen nachhaltigen Freizeitverkehr,
- Überprüfung Anpassungsbedarf der Seilbahnen bezüglich Erschliessung mit dem ÖV,
- Prüfung neuer Finanzierungsmodelle für die Angebote des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität zur Erstellung von marktfähigen Lösungen für die Erhaltung des Service Public und der touristischen Attraktivität.

Das BAV als zuständige Fachbehörde prüft Möglichkeiten und Potenziale verschiedener Massnahmen im obigen Sinn.

7.4 Massnahme 8: „Innovationen fördern“

Das UVEK setzt in der Verkehrspolitik auf Nachhaltigkeit. Dazu zählt auch die Entwicklung von neuen Ideen für zukunftsweisende Mobilitätsformen und -angebote. Mit dem Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität leistet das UVEK einen Beitrag zu dieser Entwicklung. Das Zentrum unterstützt neue, zukunftsweisende Mobilitätsprojekte in Ergänzung zur Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes. Ausserdem stellt das Zentrum für alle Interessierten eine gemeinsame Ansprechstelle zur Verfügung.

Die Aktivitäten des Dienstleistungszentrums fokussieren auf die Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger und sollen die Leistungsfähigkeit und die Nachhaltigkeit des gesamten Verkehrssystems verbessern. Die finanzielle Unterstützung ist zeitlich limitiert und konzentriert sich auf neue, zukunftsweisende Ideen mit guten Marktchancen. Aufgrund der begrenzten Mittel ist eine Auswahl der vielversprechendsten Projekte notwendig.

Im Rahmen der Pilotphase des Dienstleistungszentrums wurden unter anderem folgende Projekte unterstützt:

- *Mobilitätsdurchblick Schweiz: Weiterentwicklung und Evaluation eines kostenlosen IT-gestützten Mobilitätsberatungsangebots für Städte und Gemeinden.* Das Instrument ermöglicht beispielsweise Neuzuziehenden massgeschneiderte Hinweise zur Optimierung der persönlichen Mobilität. Mit dem Mobilitätsdurchblick Schweiz wurde ein neuartiger, internetgestützter und weitgehend automatisierter Ansatz für die Mobilitätsberatung entwickelt. Insgesamt wurden seit dem Aufschalten des Internet-Services über 1'500 Online-Checks verzeichnet, dazu kommen über 100 vertiefte Mobilitätsberatungen durch lokale Mobilitätsberater. Die Zukunft des Mobilitätsdurchblicks Schweiz ist bis mindestens 2010 gewährleistet. Ziel ist, die Verankerung auch in der Westschweiz zu erreichen und die Zahl der Nutzungen in der deutschen Schweiz weiter zu erhöhen.
- *FELA Leit- und Kundeninformationssystem: Entwicklung und Implementierung eines kostengünstigen Leit- und Kundeninformationssystems für kleinere und mittlere Transportunternehmen.* Dieses Projekt könnte sich wegen der per Handy oder Internet abrufbaren Echt-Zeit-Anschlussmeldungen zu einem Erfolgsprojekt entwickeln. Technisch ist das Projekt auf Kurs. FELA hat auch starke Partner aus dem ÖV in das Projekt einbinden können, so dass die künftige Umsetzung dieses kundenorientierten Informationssystems gewährt ist und es die Attraktivität des ÖV weiter verbessert.
- *A scuola di mobilità: Das Projekt zielte auf die Umsetzung eines didaktischen Programms über nachhaltige Mobilität im Kanton Tessin.* Das Projekt endete mit der Herstellung einer Zusammenstellung von didaktischen Unterlagen für die Durchführung eines vollständigen Programms über nachhaltige Mobilität. Diese didaktische Unterlagensammlung wurde in einer Auflage von 40 Stück hergestellt und Schulungen bisher in 12 Schulen durchgeführt (vergangenes Schuljahr in 7 Schulen mit insgesamt 22 Klassen, davor bereits in 5 Schulen mit 15 Klassen). Die Umsetzung in den Schulen ist auf gutem Weg. Die Realisierung in den für das Schuljahr 2008/2009 vorgesehenen Schulzentren wird mitverfolgt und begleitet.
- *aargaumobil: Realisierung einer Umsetzungsorganisation für die Implementierung von Massnahmen für das Mobilitätsmanagement im Kanton Aargau.* Das Projekt hat bereits erste aussichtsreiche Resultate hervorgebracht: Bei der für die Baubewilligungsverfahren zuständigen Abteilung wurde mit einem neuen Auswahlkriterium ab anfangs 2008 sichergestellt, dass relevante Baugesuche explizit der Beurteilung zum Thema Mobilitätsmanagement zugeführt werden. Raumplanerische Verfahren werden im Rahmen einer verwaltungsinternen Konferenz durch den Vertreter der Abteilung Verkehr der Beurteilung zum Thema Mobilitätsmanagement zugeführt.
- *e-covoiturage.ch: Internet-Seite für Promotion und Praxistest eines Carpoolingangebots für Alltag, Firmen und Veranstaltungen im Raum Lausanne.* Die erste Projektphase wurde im Juni 2008 abgeschlossen. Im Schnitt wurde die Webseite pro Monat ca. 2500 Mal aufgerufen. Die Webseite ist neu auch in englischer Sprache verfügbar. Die Anzahl der eingeschriebenen Mitglieder hat die 3000er-Marke überschritten. Ausserdem wurden verschiedene Infomaterialien zusammengestellt und an die Öffentlichkeit und Unternehmen verteilt. Zusätzlich wurden in einigen Unternehmen der Romandie Infoveranstaltungen durchgeführt. Während der zweiten Projektphase wurde die Sicherheit der Internetseite überprüft, ein SMS Meldesystem entwickelt und ein Info-Dossier für Unternehmen entworfen. Die Web-Statistik zeigt eine Durchschnittssteigerung von 38 % der Besuche auf der Webseite im Verhältnis zum vorigen Jahr sowie 1762 neue Mitglieder im 2008. Ausserdem werden diese Massnahmen zu weiteren Vereinbarungen mit Unternehmen und zur verstärkten Zusammenarbeit mit örtlichen Veranstaltungen führen.
- *Ferien vom Auto: Komfortables Reisen im Schweizer Berggebiet ohne Auto durch die Schaffung von Angeboten für die bedarfs- und nachfragegerechte Erschliessung der ersten und letzten Meile im öffentlichen Verkehr.* Attraktive Angebote für Gäste ohne

Auto haben viel Potential: In den grossen Schweizer Städten sind gegen 50 % aller Haushalte autolos. Über zehn Schweizer Tourismusorte zeigten Interesse, beim Projekt „Ferien vom Auto“ mitzumachen. Für die erste Phase konnten allerdings nur vier Destinationen berücksichtigt werden. Ist das Projekt erfolgreich, ist eine Ausdehnung auf weitere Orte denkbar. Ägerital-Sattel (ZG/SZ), Braunwald (GL), Lenk (BE) und die Engadiner Nationalparkregion (GR) sind als Pilotdestinationen ausgewählt worden. Sie testen ab der Sommersaison 2009 mit vielfältigen Anreizen, ob Feriengäste davon überzeugt werden können, ohne das eigene Auto anzureisen. In jeder Region werden Angebote aufgebaut, welche dem ohne Auto anreisenden Gast eine vielfältige und bequeme Mobilität ermöglichen. Angestrebt werden die Optimierung der öV-Anreise und Verbesserungen bei der Erschliessung vor Ort, beispielsweise beim Ortsbus oder durch Erschliessung von Ausflugszielen mit Rufbussen. Vorgesehen ist der Verleih von Elektro-, Mountainbikes oder Trottinets. Inbegriffen ist auch der Tür-zu-Tür-Gepäcktransport. Bereits im Sommer 2009 sollen die ersten Angebote gebucht werden können. Die Evaluation einzelner Elemente läuft jetzt an. Diese Angebote, insbesondere beim Gepäcktransport und bei der Mobilität vor Ort, werden in Zusammenarbeit mit den lokalen touristischen Anbietern zu attraktiven Paketen gebündelt.

Im Zeitraum zwischen März und September 2008 wurde eine Zwischenevaluation über das Dienstleistungszentrum durchgeführt. Die Evaluation hat gezeigt, dass das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK (DZM) vorab zur Effizienz der Leistungserbringung der Bundesverwaltung beiträgt. Es wird als wichtig erachtet, dass für Fragen der nachhaltigen und innovativen Mobilität bundesseitig ein einziger Ansprechpartner auftritt und Projektvergaben koordiniert und nach einheitlichen Kriterien erfolgen. Dies wird im Rahmen des Dienstleistungszentrum DZM sichergestellt.

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK (DZM) wurde in der Vergangenheit lediglich zur Beurteilung eingehender Fördergesuche betrieben (bottom-up-Ansatz). In Zukunft soll es jedoch einerseits thematisch noch breiter gefasst werden und andererseits auch aktiv gewisse wichtige Themenfelder planerisch bearbeiten bzw. ausschreiben können (top-down-Ansatz). Mögliche Schwerpunktthemen sind: Parkierung / Parkplatzmanagement (siehe Massnahmen 6 und 9), Freizeit- und Tourismusaktivitäten in der nahen Umgebung (siehe Massnahme 9), Sport- und Eventverkehr (siehe Massnahmen 6 und 11) oder der Bereich Wohnen und Mobilität (autoarmes Wohnen, kurze Wege (siehe Massnahme 9)).

7.5 Massnahme 9: „Kurze Wege“

Die Förderung kurzer Wege bedingt eine Steigerung der Attraktivität der näheren Umgebung z.B. durch eine Verbesserung der Freizeitmöglichkeiten bzw. eine verbesserte Zugänglichkeit und Bekanntheit der Angebote in der näheren Umgebung.

Das Herstellen einer verträglichen Nutzungsmischung, das Schaffen einer hohen Freiraum- und Wohnumfeldqualität und die Standortplanung von öffentlichen Freizeiteinrichtungen gehören zum Aufgabengebiet der kommunalen Nutzungsplanung. Aber auch mit Instrumenten der kommunalen Verkehrsplanung kann auf eine hohe Qualität des Wohnumfeldes und eine stärkere Identifikation mit dem Nahbereich hingewirkt werden, so zum Beispiel mit der Schaffung von Begegnungszonen und mit attraktiven Wegenetzen für den Fuss- und Veloverkehr.

Nebst der Steigerung des nahen Wohnumfeldes ist v.a. auch der Qualität und der Erreichbarkeit von möglichst nahe gelegenen Erholungsgebieten aber auch von Freizeiteinrichtungen Beachtung zu schenken. Zu diesem Zweck ist insbesondere zu prüfen:

- Bereitstellung einer Best Practice-Sammlung und Erstellung einer Wegleitung für die Erschliessung von lokalen und regionalen Naherholungsgebieten. Als gute Beispiele, welche über Freizeitangebote aus eigener Muskelkraft bzw. mittels ÖV in der näheren Umgebung der Kundschaft informieren, können beispielsweise genannt werden:
 - *SchweizMobil* (www.schweizmobil.ch), welches ein umfassendes Angebot für Freizeitaktivitäten aus eigener Muskelkraft in praktisch allen Regionen der Schweiz anbietet. SchweizMobil wurde von der Stiftung Veloland Schweiz in Zusammenarbeit mit zahlreichen Bundesstellen und Kantonen aufgebaut und umgesetzt. Die verschiedenen Routen sind verknüpft mit zahlreichen Dienstleistungen und Angeboten im Bereich des öffentlichen Verkehrs, Langsamverkehrs, Restauration, Beherbergung, Gepäcktransport etc. SchweizMobil ist das weltweit grösste Projekt für die Abwicklung von Freizeitaktivitäten aus eigener Muskelkraft. SchweizMobil sowie das Teilprojekt „Veloland Regional“ wurden im Rahmen der Amtsaufgaben durch das ASTRA und das ARE finanziell unterstützt.
 - Der *Alpentäler-Bus* baute in einer ersten Phase in vier Pilotregionen – Gantrisch BE, Moosalp VS, Binntal VS und Greina GR – Angebote des öffentlichen Verkehrs auf, um die touristisch interessanten Regionen in der Nähe von städtischen Einzugsgebieten vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Der Alpentäler-Bus wurde im Rahmen der Amtsaufgaben durch das ARE finanziell unterstützt. Mittlerweile wurde das Angebot auf vier weitere Regionen – Alp Flix GR, Region Thal SO, Valle de Blenio TI und Region Chasseral Jura – ausgebaut und unter der Dachmarke *IG bus alpin* zusammengeschlossen. Zukünftig sollen weitere touristisch interessante Regionen im Einzugsgebiet von städtischen Zentren/Agglomerationen in die IG aufgenommen werden, um diese durch den Aufbau von Angeboten des öffentlichen Verkehrs vom Individualverkehr zu entlasten.
 - Die Angebote von *RailAway* (www.railaway.ch).
 - *Tour de Berne* (www.tour-de-berne.ch), ein ÖV- und LV-Ausflugportal für die Region Bern.
- Bereitstellung einer Best Practice-Sammlung und Erstellung einer Wegleitung für ein Mobilitätsmanagement von Freizeiteinrichtungen im Wohnumfeld bzw. Festlegung von Modalsplitzielen. Entwicklung eines Informationsstandards für die An- und Abreise mit ÖV und MIV. Als gutes Beispiel in diesem Bereich kann die Planung und Umsetzung der Einkaufs- und Freizeiteinrichtung Sihl City in Zürich genannt werden, welche bezüglich der Standortwahl (unmittelbare Nähe zu zahlreichen ÖV-Stationen, beschränktes und im Vergleich zu anderen verkehrsintensiven Anlagen relativ teures Parkierungsangebot) sowie den flankierenden Massnahmen (Lieferdienst mittels E-Bike, Mobility CarSharing-Standorte) als Vorzeigebispiel gilt. Bei der Planung und Erstellung von weiteren publikumsintensiven Einrichtungen sollten die Erfahrungen von Sihl City miteinbezogen werden.

7.6 **Massnahme 10: „Konzentration auf den Freizeitverkehr in der Agglomeration“**

Der Freizeitverkehr in und zwischen den Agglomerationen ist von grosser Bedeutung. Die Ausgangssituation für den Freizeitverkehr ist in den Agglomerationen gut. Dort besteht in der Regel ein gut ausgebautes und dichtes ÖV-Angebot, das aber vermehrt auf die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs ausgerichtet werden muss. Gibt es zum vorwiegend motorisierten Freizeitverkehr Alternativen, eröffnet sich ein grosses Umsteigepotenzial, da der Anteil des MIV im Freizeitverkehr höher ist als im Gesamtverkehr. Gleichzeitig können auch Langsamverkehr und kombinierte Mobilität gefördert werden. Als gute Beispiele in diesem Bereich können die verschiedenen, zum Teil schon sehr gut ausgebauten und

stark frequentierten Angebote für den ÖV-Nachtbetrieb ab 24.00 Uhr an den Wochenenden der städtischen Transportunternehmungen (Moonliner, Nightliner etc.) oder die zahlreichen bereits eingerichteten oder sich im Aufbau befindenden Mitfahrgelegenheitsbörsen (e-covoiturage.ch (siehe Kap. 7.3), mitfahrzentrale.ch etc.) genannt werden.

7.7 Massnahme 11: „Konzentration auf die wichtigsten Bereiche des Freizeitverkehrs“

Von grosser Relevanz sind die drei Bereiche der Besuche von Verwandten und Bekannten, die Gastronomiebesuche sowie der aktive Sport. Alle drei Aktivitäten sind aus sozialer, volkswirtschaftlicher sowie gesundheitspolitischer Sicht sehr erwünscht. Die Stossrichtung kann daher lediglich in die Richtung einer Beeinflussung des gewählten Verkehrsmittels und allenfalls die Wahl nahe gelegener Zielorte für die Ausübung von sportlichen Aktivitäten sowie Gastronomiebesuche gehen. Als gutes Beispiel im Bereich des Sportverkehrs kann das vom Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK unterstützte Projekt *Soccermobile* gelten, welches den Zürcher Juniorenfussballmannschaften Informationen zur Abwicklung der An- und Abreise mittels ÖV an den Turnierort vermittelt sowie ein kostenloses ÖV-Gruppenticket zur Verfügung stellt. Insgesamt sind anlässlich der fünf durchgeführten Pilotturniere rund 33 % aller teilnehmenden Mannschaften mit den öffentlichen Verkehrsmitteln angereist und haben von den Massnahmen profitiert. Das Projekt soll während den nächsten zwei Jahren weitergeführt werden. Mit der Laufzeit von zwei Jahren wird genügend Zeit für eine weitere Diffusion gewährleistet.

Ein weiteres gutes Beispiel ist die Kampagne „*sportlich zum Sport*“, welche Sportvereine wie auch Einzelsportler animiert, ihre Aktivitäten aus eigener Muskelkraft oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln abzuwickeln. Die Kampagne „*sportlich zum Sport*“ wurde im Rahmen der Amtsaufgaben durch das ARE finanziell und inhaltlich unterstützt.

7.8 Finanzielle und personelle Auswirkungen auf den Bund

Für die Einrichtung und den Betrieb eines Kompetenzzentrums Freizeitverkehr im ARE wird eine Stelle für eine/n vollamtliche/n wissenschaftliche/n Mitarbeiter/in benötigt. Die erforderlichen Ressourcen werden durch interne Aufgabenverschiebungen im UVEK bereitgestellt und ergeben keinen Bedarf an zusätzlichen Ressourcen.

8 Fazit und nächste Schritte

Aus der dargestellten Analyse, der Strategie und der daraus abgeleiteten Massnahmen ergeben sich folgende Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen:

Relevanz anerkennen:

- *Der Freizeitverkehr hat bereits heute den grössten Anteil am Verkehr, er wird weiter wachsen und sein Anteil am gesamten Verkehr wird weiter zunehmen. Der Freizeitverkehr muss daher in Zukunft ein zentrales Thema der nationalen Verkehrspolitik sein.*
- *Der Freizeitverkehr ist sehr dispers, einerseits räumlich, andererseits auch bezüglich der Motive. Es sind nicht einzelne wenige Massnahmen, welche eine nachhaltige Entwicklung im Freizeitverkehr gewährleisten und den gewünschten Erfolg bringen, sondern ein aufeinander abgestimmtes Paket verschiedener Massnahmen.*

Institutionelle Voraussetzungen schaffen:

Die Umsetzung der Massnahmen soll von einer zentralen Bundesstelle koordiniert und vorangetrieben werden. Primäre Aufgabe ist daher die Bezeichnung eines Kompetenzzentrums für Freizeitverkehr. Dieses ist Voraussetzung dafür, dass die weiteren Massnahmen (wie vorne beschrieben) an die Hand genommen werden können.

Dieses Kompetenzzentrum bezweckt insbesondere:

- Koordination aller relevanten Bereiche der Verkehrspolitik in Bezug auf den Freizeitverkehr.
- Sicherstellung, dass die Strategie Freizeitverkehr in den verschiedenen Aufgabengebieten im Rahmen der Verkehrspolitik Beachtung findet.
- Einflussnahme auf andere Politikbereiche, soweit sie für die Strategie Freizeitverkehr relevant sind.
- Einleitung der prioritären Massnahmen gemäss Strategie Freizeitverkehr (Prioritäten 1 und 2, Kapitel 7.1 – 7.7).

Massnahmen einleiten:

- Unterstützung von Forschungsprojekten: Das ARE beteiligt sich bspw. an der SVI-Studie³⁵ „Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen“, unterstützte den SVI-Bericht „Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen“ sowie die Studie des Instituts für Tourismuswirtschaft der Hochschule Luzern „Anbindung der Tourismusorte an den öffentlichen Verkehr“.
- Zukünftig sollen weitere Forschungsaufträge, die Thematik betreffend, unterstützt werden.
- Schwerpunktthemen: Ausschreibung von Projektaufträgen um gezielt Projekte und Forschungsarbeiten in den im Rahmen der vorliegenden Strategie Freizeitverkehr definierten Schwerpunkten zu initiieren und umzusetzen. Mögliche Beispiele: Verkehrsintensive Einrichtungen: Bspw. Erarbeitung von Standards für die Standortwahl und die Festlegung von Modal Split-Zielen; Tourismus-/Freizeitverkehr: Bspw. Entwicklung und Aufbau eines Tür-zu-Tür-Gepäcktransports, Aufbau und Entwicklung von Angeboten für die Erschliessung der „letzten Meile“ oder Weiterentwicklung der

³⁵ SVI = Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten

Mietangebote von Wintersportausrüstungen/E-Bikes/Mountainbikes etc.; Wohnen und Mobilität: Bspw. Erarbeitung von Standards für den Bau von „autoarmen“ Siedlungen/Quartieren oder Erarbeitung von Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Wohnumfelds um die Distanzen von Freizeitfahrten zu reduzieren; Eventverkehr: Bspw. Definierung von Modal Split-Zielen bei Grossanlässen sowie Entwicklung und Aufbau von flankierenden Massnahmen, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

- Gezielte Projektausschreibung im Bereich der definierten Schwerpunktthemen im Rahmen der zukünftigen Weiterführung des Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK.

9

Literaturverzeichnis

Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030; Bern, März 2006.

Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern, 2007.

Bundesamt für Umwelt, Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan, Umwelt-Vollzug Nr. 0605, Bern, 2006.

Honegger, J., Vettiger, H. (2003): Ganzheitliches Management in der Praxis; Zürich; 2003.

Lamprecht, M. und H. Stamm (1994): Die soziale Ordnung der Freizeit, Seismo, Zürich, 1994.

Ohnmacht T., et. al. (2008): Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen, SVI-Forschungsauftrag 74/2004, Luzern, März 2008.